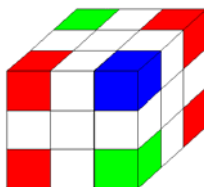


MRTVA

MORA



TEHNIČKA I INDUSTRIJSKA MEĐUDJELOVANJA KONTINENTALNE SREDNJE EUROPE I MEDITERANA

Pomorstvo i brodogradnja

(Mrtva mora)

Voditelj projekta: Prof. dr. sc. Kalman Žiha, dipl. ing. brodogradnje

Istraživanja na ovoj temi su potaknuta u okviru Društva mađarskih znanstvenika i umjetnika u Hrvatskoj sa sjedištem u Zagrebu a uz svesrdnu podršku Mađarske Akademije Znanosti iz Budimpešta preko područnog ogranka u Pečuhu.

Predsjednik ogranka Mađarske akademije znanosti u Pečuhu: Prof. dr. sc. Jozsef Tigyi
Predsjednik Društva mađarskih znanstvenika i umjetnika u Zagrebu: Prof. dr. sc. Karolj Skala

Izvori:

Pomorska Enciklopedija 1972.
Atlas svjetske povijesti The Times 1986.
Monografija brodogradilišta 3. Maj 1981.
Monografija brodogradilišta Uljanik 1986.
Monografija Tehničkog fakulteta u Rijeci, 2000.

Prilozi:

Dr. sc. Senad Bajramović, dipl. iur.:
Odrednice pojmova Mediteran i Srednja Europa
Psihosocijalne i filozofske osnove međudjelovanja raznorodnih zajednica
«Zaostale napetosti» - manjinske skupine kao živi odjeci međudjelovanja
Omalovažavanje međudjelovanja: Postmoderna – projekt uništenja.

Zagreb – Budimpešta, 2002. godine.

SADRŽAJ

Predgovor - Mrtvo more

UVOD

ODREDNICE POJMOVA MEDITERAN I SREDNJA EUROPA

PSIHOSOCIJALNE I FILOZOFSKE OSNOVE MEĐUDJELOVANJA RAZNORODNIH ZAJEDNICA

POSTMODERNA – PROJEKT UNIŠTENJA: OMALOVAŽAVANJE MEĐUDJELOVANJA

"ZAOSTALE NAPETOSTI" – MANJINSKE SKUPINE KAO ŽIVI ODJECI MEĐUDJELOVANJA

POVIJESNI OKVIR ZA MEĐUDJELOVANJA KONTINENTALNE SREDNJE EUROPE I MEDITERANA

UTJECAJ SREDNJE EUROPE NA BRODOGRADNJU MEDITERANA

RAZVOJ OBRAZOVANJA, ZNANOSTI I TEHNOLOGIJE NA JADRANU

POVIJESNI OKVIRI RAZVOJA BRODOGRADNJE I POMORSTVA NA KVARNERU SA SREDIŠTEM U RIJECI

SREDNJE EUROPSKO DJELOVANJE NA BRODOGRADNJU I POMORSTVO U RIJECI

BRODOGRADILIŠTE U RIJECI OD 1905. DO 1918. GODINE

POVIJESNI OKVIRI RAZVOJA BRODOGRADNJE I POMORSTVA U ISTRI SA SREDIŠTEM U PULI

SREDNJE EUROPSKO DJELOVANJE NA BRODOGRADNJU I POMORSTVO U PULI

SREDNJE EUROPSKE VOJNOPOMORSKE SNAGE NA MEDITERANU

ZAKLJUČAK

Pogovor – Bonaca/zatišje pred buru

Predgovor «Mrtvo more»

Podnaslov ovih istraživanja - «Mrtvo more», odabran je sa željom da izrazi poštovanje koje se razvilo tijekom uranjanja u ponore povijesnih zbivanja, prema tajanstvenoj složenosti pojedinačnih ljudskih života, a napose složenosti ljudskih zajednica i njihovih međudjelovanja, koje u svakom trenutku u sebi sadrže sve utjecaje prošlosti i sve mogućnosti budućnosti. Pojam «Mrtvo more» ima višestruko, ne samo fizikalno i kolokvijalno značenje nastalo na obalama Mediterana, nego i posebno, važno metaforičko značenje koje priziva razmišljanja o neizbježivim međudjelovanjima naizgled nepovezanih i na prvi pogled nedokučivih zbivanja pomaknutih i u vremenu i u prostoru. Zbivanja koja nenadano dolaze a i isto tako iznenada i odlaze, zastrašujuće prolaznosti bez tragova i tragovi bez znanih uzroka, sve same nepoznanice života, oduvijek bude znatiželju neizvjesnim sudbinama obuzetih ljudi. Zamišljeni promatrači, interesno i životnim iskustvom usmjereni prirodi i moru, naslućuju da uzroci postoje i kada ih se neposredno ne opaža, da tragova ima i kada su djelovanja nedokučiva čak i najznatiželjnijim pojedincima. Znatiželja je ta, koja, premda nije podjednako urođena svim ljudima, u svim nerazjašnjivim slučajevima potiče rijetke pojedince sa usađenom željom za spoznajama, da otkrivaju uzroke i nastoje razumjeti zbivanja i objasniti posljedice sebi i drugima, ma koliko ih to truda i odricanja stajalo.

«Mrtvo more» naizgled nema neposrednog razloga ili povoda. Može se iznenada pojaviti na lijepom sunčanom danu bez vjetra, mimo očekivanja i iskustva vezanog za mjesto promatranja. Valovi se na «mrtvom moru» doimlju kao da nemaju uzroka, da su došli niotkuda, a opet zbog svoje suspregnute snage ne mogu ostati nezapaženi za ljude životno okrenute moru. «Mrtvo more» nastaje neočekivano, nekim nerazgovjetnim, udaljenim, nikome do kraja poznatim djelovanjima, olujama koje su se dogodile negdje drugdje, u prijašnjem dobu, u nekom dalekom kraju gdje su već pale u zaborav, dok su njihovi učinci poput jeke, stigli promijenjeni i pomaknuti do zatečenog promatrača. Sile «mrtvog mora» su na svom dugom putovanju kroz nepoznato i nepredvidivo, upijali odjeke i svih ostalih oluja, odbijenih i novonastalih valova, valova stvorenih od brodova u plovidbi, krikove galebova, usklrike mornara i ribara sa svih mora svijeta, prikupljajući pri tome u sebi snagu svega što su susretali i pretekli na svome putu, i sve to prenosili na sve strane svijeta. «Mrtva mora» na kraju svega poprimaju nove, drukčije odlike, različite i nepoznate samostojnim pojavama koje su ih pokrenule, raspaljujući maštu i želju za upoznavanjem udaljenih krajeva i nevidenih pojava. Kao i sve druge rijetke pojave i «mrtva mora» se ne ukazuju uvijek i svima, ali dugo ostaje u sjećanju.

«Mrtvo more» predstavlja u ljudskom iskustvu vidljivi i osjetilni sažetak onoga što se dogodilo prije svega, skup svih prirodnih i ljudskih djelovanja na širokom prostoru u zraku i moru, kroz dulje vrijeme zbroj svih pojmljivih i nepojmljivih zbivanja. «Mrtva mora» su istovremeno ponori prohujalih vremena i ishodišta svih mogućnosti onoga što će se tek dogoditi. Tako zgusnutu budućnost sveukupnosti odlikuju neizvjesnosti, neodređenosti i nepredvidivosti nečega što nikada ne prestaje već samo mijenja pojavne oblike. Takvu složenost nije dovoljno, niti je moguće u potpunosti razumjeti, takvu puninu treba osjetiti i voljeti nesavršenošću kratkovjekih ljudskih bića, zamišljeno i s poštovanjem gledajući u prirodu i u druga bića oko sebe, svjesno ograničenih sposobnosti pojedinačnih poimanja sveukupnosti. Kroz takva se pronicanja u vlastitu zbiljnost, baština ljudskosti neprestno popunjava pročišćenim pojedinačnim iskustvima, provjerenim i prihvaćenima od zajednice, oslanjajući se na ljubav i vjeru u opravdani smisao postojanja, ljepotu življenja i uspješnost napretka, ma kako se sve to doimalo sporim i mukotrpnim u borbi za opstanak, predrasudama okovanim pojedincima izvrnutim nepremostivim preprekama svijeta i vlastitih mogućnosti.

UVOD

Razmatranja u ovom istraživanju su potaknuta u prvom redu više osjećajem nego znanjem sudionika o tome da se tehničkim i industrijskim međudjelovanjima u povijesnim okvirima ne pridaje značaj razmjernan važnosti i dubini njihovih dugoročnih utjecaja na ljudske živote. Nesumnjivo je da mnogo uzbudljivija politička i kulturna međudjelovanja izazivaju najveću pozornost istraživača ali i šire javnosti. Takav je interes neizbježan i zbog neisključive prisutnosti emocionalnih naboja, kao i zbog svima bjelodanih sudbonosnih posljedica za pojedince i cijele zajednice, koje povijesnom nužnošću i neizbježivom kroče u međudjelovanja ili bivaju prisiljeni na njih. Najveći se interes šire ljudske javnosti općenito ispoljava najčešće prema nedvojbeno u mnogim slučajevima frustrirajućim političkim, kulturnim i gospodarskim posljedicama međudjelovanja. To su ona pogubna dalekosežna međudjelovanja koja nanose stvarne materijalne štete, izazivaju razaranja i duševne patnje, te ostavljaju kratkoročno ili dugoročno, manje ili više utemeljene osjećaje iskorištavanja i tlačenja jedne zajednice ili njezinog dijela od strane druge, obično u tom času, dominantne skupine. Emocijama nabijene okolnosti onemogućavaju ili barem otežavaju nepristrano sagledavanje i vrjednovanje svega onoga što sudionici unose u zajedništvo ili daju od sebe, od onoga što primaju ili uzimaju tijekom odabranog, neizbježnog, dogovorenog, dragovoljnog, nasilnog ili nametnutog međudjelovanja. Iz takvih se odnosa razvijaju zajednička i pojedinačna nezadovoljstva i ogorčenosti, mnogo češće od sveopćeg zadovoljstva i oduševljenja. Nezadovoljstva na bilo kojoj strani priječe prepoznavanje i onih moguće dobrih uzajamnih utjecaja i dobrobiti međudjelovanja, koje najčešće pogoduju svim sudionicima u povijesnim procesima, čak i onda kada nisu šire prepoznati i jednoznačno povoljno ocijenjeni. Gotovo da je uobičajena pojava da se pri svakom međudjelovanju raznorodnih interesnih skupina na neusporedivim razinama razvoja i stajalištima moći, zadržavaju duže u pamćenju, ili barem u većoj mjeri bilježe i prenose dalje, loše, pače najlošije strane onoga što pojedine zajednice doživljavaju prilikom sraza, potiskujući nepodnošljiva iskustva u podsvijest ili seleći ih u mitologiju. Pojava pristranog ocjenjivanja i vrjednovanja je osobito prisutna u prvim, najčešće površnim ocjenama zbivanja. Potpunije i objektivnije ocjene su moguće tek kada nastanu potrebni povijesni odmaci i spremnost na nepristrano sagledavanje međudjelovanja bez emocija, s potrebnom ozbiljnošću i znanjem. Ne dvojjeći da loše strane međudjelovanja postoje, koji put čak i pogubnom obliku za neke zajednice i pojedince, što je uostalom i opće poznato, ova se istraživanja usredotočuju na pokušaje prepoznavanja onih povoljnih utjecaja, koji pospješuju materijalni i duhovni razvoj, izazivaju poboljšanja uvjeta života svakodnevice, dovode do prijelaza znanja, radne energije, tradicije i iskustva na primjerima koji se mogu pratiti na europskim prostorima.

U svome su se radu istraživači sebe radi, ali i zbog drugih, željeli i upoznati sa dugoročnim posljedicama međudjelovanja između raznorodnih zajednica za koje se tradicionalno smatralo da nisu bile u skladnim, uljuđenim odnosima, pače, za koje se zna da su po svemu sudeći bile povijesno i interesno znatno sukobljene u ostvarenjima svojih težnji za dominacijom s jedne strane i težnje za samobitnošću s druge, ma kako to poslije svaka strana doživljavala ili objašnjavala na sebi prilagođeni način.

Istraživači su se opredijelili na izučavanje međudjelovanja na području tehnike i industrije između, ne samo fizičko-geografskih, već još i više uljudbenih prostora Mediterana i kontinentalne Srednje Europe. Ta su se dva susjedna područja u jednom, povijesno gledajući možda i kratkom razdoblju, našla u vrtlogu zbivanja visokog intenziteta i do danas nepotpuno razjašnjenog sadržaja i utjecaja na živote i razvoj svih zahvaćenih sudionika. Posljedice međudjelovanja raznorodnih zajednica se tumače na nejednoznačan način od svih zahvaćenih sudionika iz različite sredine koje su se nastojale nametnuti svojim modelima življenja ili zadržati svoju samostalnost. U sukobu tradicionalnih vrednota sa novim utjecajima, svi sudionici unose u svoja međudjelovanja neizbježni i ljudskoj prirodi svojstveni poriv za isticanjem i čuvanjem vlastite samobitnosti i onda kada postoje očite posljedice međudjelovanja i promjene u životnim okolnostima. Poriv za očuvanjem i

potvrđivanjem zajednice, te duboko ukorijenjene želje za nametanjem vlastitih modela življenja, mogu voditi do zaborava mnogih važnih pojava.

Nepriistrane prosudbe je gotovo nemoguće ostvariti bez neovisnih, možda i vremenski odmaknutih promatrača čije sudbe nisu trpjele razočaravajuće posljedice prošlih, ali ne i zaboravljenih međudjelovanja. U najmanju ruku, ono malo što se može učiniti jest prikupiti poglede raznih sudionika i staviti ih na uvid zainteresiranim stranama, koji na osnovu toga mogu izgraditi ili promijeniti svoj vlastiti pogled na zbivanja ili bolje razumjeti događanja. Osim bolnih posljedica, punih gorčine i uzajamnih predbacivanja, kratkih ali burnih susreta naizgled različitih civilizacija na političkom, gospodarskom i kulturnom osnovu, istraživači žele prepoznati povoljne, možda i sudbinske posljedice za razvoj svih onih koji su se našli u jednom povijesnom času burnog tehničkog i industrijskog razvoja istovremeno sukobljeni u interesima i sjedinjeni u naporima stvaranja novih vrijednosti. Rezultati se toga preplitanja interesa i želja, doduše u nedovoljno prepoznatom opsegu, u velikoj mjeri osjete i današnjih dana. Složene i mnogo obuhvatne industrijske i tehničke djelatnosti su zbog svoje racionalne i objektivne prirode najmanje podložna emocionalnim obojenostima i od svih oblika međudjelovanja vjerojatno daju najbolju podlogu za koliko-toliko nepristrana promatranja, u nekim slučajevima možda i zaključivanja. Ova je slobodna i nedokaziva pretpostavka, utemeljena na djelomičnoj tehničkoj podlozi proizašloj iz temeljen naobrazbe pojedinih sudionika istraživanja, postala radna teza koja je i ponukala istraživače da obrade predloženu temu.

Istraživači su slijedom svojih mogućnosti i sklonosti odabrali izučavanje međudjelovanja pomorstva i brodogradnje kao tradicionalnih djelatnosti na Mediteranu i značajnih industrijskih djelatnosti na susjednim prostorima, općenito poznatim kao kontinentalna Srednja Europa koja je svoj izlaz na svjetska mora vidjela na Jadranskom moru. Pomorstvo i brodogradnju su na Mediteranu uvijek pratila ozračja romantike i avanturizma vezanih za daleka morska putovanja i egzotične sunčane i tople krajeve obećavajućeg obilja. Istovremeno, te djelatnosti pomorstva i brodogradnje na kontinentalnim srednje-europskim prostorima, izuzimajući riječnu plovību i gradnju plovila na unutarnjim vodama, nisu imala tradicionalno utemeljenje, premda je bilo primjera otplovljavanja riječno-morskim brodovima na daleka oceanska putovanja. Međutim, kontinentalnu Srednju Europu su krasile odlike velikih tehničkih i industrijskih ambicija, potreba dugoročnog planiranja, pragmatični ustroj i visoka disciplina ponašanja i rada u službi golog preživljavanja u negostoljubivom podneblju, a sve to praćeno i željom za izlazak na toplu mora. Područja pomorstva i brodogradnje po mišljenju istraživača predstavljaju vrlo pogodne izvore saznanja o procesima znanstvenog, gospodarskog, kulturnog i svakodnevnog međudjelovanja za užu stručnu ali i za širu javnost, pogotovo što nisu imuna niti na političku zbiljnost svijeta. Te su istraživačke pogodnosti prepoznate zbog složenosti i uključenosti gotovo svih aspekata života i rada općenito, kreativnosti, inovativnosti, smjelosti, hrabrosti, poduzetnosti, financijskih tokova, ulaganja kapitala, političkih ambicija, kulturnih veza, te tehničkog i industrijskog razvoja pomorstva i brodogradnje. Pogotovu se plodotvornim za istraživanje međudjelovanja može smatrati vremensko razdoblje kada su se dva načina života, dvije različite tradicije, mediteransko-pomorsko-brodograđevna s jedne, i kontinentalna srednje europska tehničko-industrijska tradicija s druge strane, našla u bliskom doticaju punog gorčine i razočaranja, izazivaju neusahla interesovanja zbog bolnih sjećanja i nedorečenosti sve do današnjih dana. Istraživači su se na osnovi svojih sklonosti, ali i želje u skladu sa ciljevima projekta, u svojim interesima u većoj mjeri bavili sa međudjelovanjima do kojih je došlo u jednom povijesnom razdoblju kada se dogodilo da kontinentalna Srednja Europa, institucionalno organizirana kao Austro-Ugarska, izađe na obale Mediterana, zavedena neugaslom željom svih kopnom zarobljenih zajednica, da se razvije u pomorskom i brodograđevnom smislu i ostvari izlazak i putove na sva svjetska mora.

Nezanemarivi utjecaji međudjelovanja mnogih drugih čimbenika i sudionika u povijesnim zbivanjima kao što su Italija, Njemačka, Austrija, Češka, Slovačka, Poljska, pa čak i Engleska,

Francuska i Turska, su stoga spomenuta ali ne i potpunosti obrađena, što upućuje na mogućnost i potrebu daljnjih istraživanja i na drugim stranama i uključivanje drugih istraživačkih potencijala.

Plan ovih istraživanja uključuje najprije sažetak ljudskih iskustava te općenito teorijsko upoznavanje psihosocijalnih i filozofskih promišljanja o međudjelovanjima raznorodnih zajednica. Potom se u slijedećem koraku nastojalo osim fizičko-geografskog i političkog određenja pojmova Mediteran i kontinentalna Srednja Europa, kao područja od središnjeg interesa istraživanja, doći i do osjetljivijeg kulturnog, povijesnog i tradicionalnog određenja tih pojmova visokog senzibiliteta i metaforičnog značenja diljem uljuđenog Svijeta, uključujući i manjinske skupine koje sa manje ili više sreće zaostaju iza burnih međudjelovanja raznorodnih zajednica. Istraživanja bi bila neutemeljena bez prepoznavanja vremenskog i sadržajnog povijesnog okvira za međudjelovanja kontinentalne Srednje Europe i Mediterana. U tim je povijesnim okvirima posebna pozornost posvećena u jednom času zajedničkom tehničkom i industrijskom razvitku na područjima pomorstva i brodogradnje u povijesnom razdoblju bliskog susreta, pače sraza, dvaju inače ranije oštro suprotstavljenih svijetova.

Da bi se prepoznale pristranosti na različitim stranama u pogledima na istu povijesnu pojavu, istraživači su u svom postupku nastojali prikupiti i sustavno predočiti različite poglede na povijesni razvoj i posljedice međudjelovanja s jedne i druge strane. Nastojalo se prepoznati i opisati glavna središta i nositelje međudjelovanja na mediteranskoj i kontinentalnoj srednje-europskoj strani. Iz tako pribavljenih saznanja o međudjelovanjima, nastojalo se prepoznati putove, načine, sadržaje, sredstva, te posljedice međudjelovanja u prijenosu znanja, rada, iskustva, kulture, svakodnevice i tradicije. Jednu stranu međudjelovanja u ovim istraživanjima čini tehnički i industrijski ambiciozna kontinentalna Srednja Europa u naletu razvoja izazvane zavodljivom željom za moći i potrebama za širenje i dokazivanje svoga značaja na svjetskim morima. Drugu stranu međudjelovanja čini kolijevka antičke uljudbe Mediteran s visoko razvijenom tradicijom pomorstva i brodogradnje.

Mediteranski otok Kreta mjesto je uspona prve civilizacije na europskom tlu, nazvane minojskom prema legendarnom vladaru Knososa, gdje se mogu nazrijeti začeci međudjelovanja. Krećani su naučili praviti oruđe i oružje od bakra i bronce i razvili sustav pisma, te se bavili prekomorskom trgovinom. Prvi su oblici robonovčanih i proizvodnih međudjelovanja bili pokrenuti porastom trgovine između Egipta i Krete a potom i sa drugim mjestima, da bi se kasnije razvili složeniji, duhovni oblici međudjelovanja razmjenom znanosti, ideja i religija.

Očekivanja istraživača su na početku rada bila usmjerena na potvrđivanje slutnje o velikom opsegu nedovoljno i nepotpuno proučavanog tehničkog i industrijskog međudjelovanja i o nedovoljno priznatim povoljnim posljedicama međudjelovanja na sveukupni društveni, gospodarski, svakodnevni, materijalni i duhovni razvoj. Rasvjetljavajući saznanja se očekuju tek ako se tehnički i industrijski aspekti promatraju izuzeti od pristranostima obojenih političkih nesuglasica i zaostalih političkih napetosti obojenih emocijama. Očekivanja su nadalje usmjerena na poboljšanje sadašnje suradnje istraživača iz mediteranskog i kontinentalnog srednje-europskog uljudbenog kruga, ne samo na istraživanjima povijesnog usmjerenja, nego i na buduću, gotovo neizbježivu tehničku i industrijsku suradnju u uvjetima integracije i globalizacije, kada će dublje razumijevanje procesa međudjelovanja postati okosnica zajedničkog življenja.

Ciljevi ovog istraživanja su prvenstveno usmjereni na upoznavanje stručne i šire javnosti sa rezultatima usporednog pregleda viđenja istog vremenskog razdoblja i istog problema sa različitim, u većini slučajeva neusklađenih i suprotstavljenih stajališta. Smatrajući da je istraživanje provedeno sa dovoljnim povijesnim i vremenskim odmakom, najveća želja istraživača je dovesti u prvi plan povoljne učinke međudjelovanja više raznorodnih zajednica u jednom vremenu i prostoru koji su dijeljeni silom povijesnih nužnosti, za razliku od često prenatlaženih i emocionalno obojenih političkih prizvuka koje prevladavaju u istraživanjima odnosa susjednih zajednica. Krajnji je cilj

doprinijeti boljem razumijevanju prošlosti a kroz to, koliko je god moguće, očvrsnuti temelje suradnje u današnjici i budućnosti. Uostalom, ta ju suradnja nužnost, neizbježiva potreba koja se svakim danom sve više nameće i potvrđuje.

ODREDNICE MEDITERANA I SREDNJE EUROPE

Mediteran

Nazivom Mediteran se uobičajeno označava područje dijelova triju kontinenata - Europe, Azije i Afrike - koji više-manje neposredno opasavaju Sredozemno more čineći ga svojim središnjim bazenom. Cikladska civilizacija Egeje, minojska (Minosu se pripisuje suzbijanje gusarstva koje se, kao glavni sadržaj brodarstva najprije nije smatralo nikakvom sramotom) i mikenska kultura, tajanstvo Etrušćana kao i ranoprosvjiteljski avanturizam gospodara pomorske trgovine Feničana nalaze ovdje svoju domaju. Da ne govorimo o kasnijem zlatnom dobu grčke i rimske Antike, te nenadmašenom sintetskom kulturnom uzdignuću koje, nakon višestoljetne barbarizacije germansko-kršćanskog znamenja, najzad donose Arapi Tarika-al- Zijada. S druge strane, na istoku Sredozemlja, pojam Levanta neodoljivo podsjeća na samosvojan doprinos islamskih Turaka osebnosti toga civilizacijskog totaliteta. Stoga ne smije čuditi da za stanovnike koji napučuju obale Sredozemnog mora pojam Mediterana - ne samo što se ne može odrediti suhoparnim fizičko-zemljopisnim pa i političkim opisima već - predstavlja više i od samo kulturnog i civilizacijskog ozračja, jer u svojoj ukupnosti obuhvaća svekoliki način života i svjetonazora koji su se mogli pojaviti samo u jedinstvenim i neponovljivim međudjelovanjima upravo takvih konkretnih prirodnih i povijesnih okolnosti.

Filozofijskopovijesno promatrano u jeziku hegelovske tradicije poimanja, prava se pozornica svjetske povijesti otvorila zemljopisno u sjevernom dijelu umjerene zone, gdje, kako su govorili Grci, Zemlja ima široke grudi, gdje se ona, odnosi kontinentalno i gdje čovjek nije, kako se to može montesquieu-ovski primijetiti, kao u ekstremnim zonama, stalno upućen pozornost posvećivati prirodi, bilo žarkim zrakama sunca bilo ledenoj studeni. Duboki zaljev Sredozemnog mora probija Stari svijet i postavlja sebe kao središte. Za naviku predrasude voda predstavlja element razdvajanja, ali ona je, baš naprotiv, ono što spaja i sjedinjuje u većoj mjeri nego bilo što drugo. Tako rijeke daju zemljama temeljno zemljopisno određenje vlastitih područja, a i Sredozemno more moglo je biti središte samo zato što je more. More je, asocijacijom neodređenosti, neograničenosti i beskonačnosti, neodoljiv poziv čovjeku da stekne onu vrstu samoosjećaja koja mu daje lukave hrabrosti izaći iz ograničenosti mnoštva zavisnosti kojima ga veže tvrda sigurnost kopna. Beskonačna, apsolutno meka površina najnesigurnijeg i najlažljivijeg elementa, što se ne opire niti najmanjem pritisku, pričinja se beskrajno nevinom, popustljivom i priljubljom; a upravo ta popustljivost pretvara more u najopasniji i najsnažniji element. Prelazeći s čvrstog na nešto bez uporišta, čovjek takvoj varci i takvoj sili suprotstavlja samo prisutnost duha oslonjenu na podlogu koju je svojim radom proizveo. Brod, labud mora, koji hitrim i skladnim kretanjama presijeca površinu valova ili povlači na njoj kružnice, jest oruđe čiji izum čini najveću čast čovjekovoj odvažnosti kao i njegovom razumu. Za narode kojima more nije samo prestajanje kopna, dakle za one koji imaju pozitivan odnos prema njemu kao pozivu na sasvim osebnju djelatnost događa se upravo nešto takvo kao Sredozemno more čija tri kontinenta imaju bitan međusobni odnos sačinjavajući totalitet tako što u svojoj poredanosti oko njega imaju lako sredstvo komunikacije. Njime nisu povezani samo različiti kontinentalni prostori već i različita historijska vremena koja, štoviše, upravo daju sadržaj inače samo nijemo vječitoj i time bezvremenoj relaciji vode i tla. Ogledalo te slane tekućine odražava onu dimenziju čovjekove djelatne razvojnosti koja rijetkom bjelodanošću manifestira silu napredovanja u svladavanju obaju oblika kretanja materije - vremena i prostora - jednog drugim. Nasuprot tome, u područjima kopnenog beskrajja, u nedostatku te opreke, protezanje prostora gubi se u suhoparnom kontinuitetu nedostajanja onog međuvremena od obale do obale koje ih neprestano potvrđuje u njihovom temeljnom identitetu. Tamo gdje izostane more oživljujuću opreku može dobiti opet samo voda - voda rijeke, u koju se ne može dvaput stupiti pa stoga vremenu neposrednom osjetilnošću vraća karakter nečega što protiče. Time napuštamo Mediteran na putu ka Srednjoj Europi.

Srednja Europa

Poput Mediterana, niti pojam Srednje Europe, ne može biti opravdano uzet, mada naravno mora i to, samo u svom puko zemljopisnom aspektu. I tu se prvenstveno radi o onom sociološkom u tom totalitetu, o određenoj kulturno-civilizacijskoj manifestaciji načina života koja predstavlja konkretnu neponovljivu posebnost kroz koju prosijava svjetlost univerzalnog. I to, može se slobodno reći, upravo posebnost takve kvalitete posredstvom koje srce univerzalnog kuca svom punoćom snage, tako reći, krvi duhovnog. Srce Europe, i doslovno historijski a ne tek samo metaforički gledano, kuca prostodušnošću onoga što se pod pojmom i izrazom srca uvijek podrazumijevalo, poglavito u baštini stvaranoj od povijesne inauguracije bivstva modernog individualiteta što je svoju preteču personificiranu Sokratom morao žrtvovati da bi kršćanstvom (što je kasnije oživljujuće realizirao napose Luther) konačno realizirao svoj pobjedonosni pohod u sudbinski neumitan hod historije. Kažemo prostodušnošću kojoj svjedoče već stanovnici šuma Germanije koji su se tragičnom beznadežnošću bezprimjerne hrabrosti suprotstavljali surovom formalizmu apstraktnog razuma konačnosti genija Rima, time predodređenom ne samo na pobjedu nad tim naivnim gorostasom izvorne ljudskosti, već u krajnjoj liniji nad cjelokupnošću kasnijeg razvitka sve do kasno u imperijalistička predvečerja socijalističkih revolucija, pa i dalje od toga, u ulozi uljeza što se u dimenziji regresivnog permanentno uspijevao krijumčariti preko granica prelaženih u emancipatornim jurišima na nebo. Po logici univerzaliteta, toj najzbiljskijoj među svim logikama, u rijeku prostodušnosti čiju tek germansku formu spomenusmo ulijevana je i bujica one azijske, od Atilino-hunske, preko Temudžinovo-kasnijemongolske do velikog emira Samrkanda Tamerlana napokon. Ne treba dvojiti da su ti blistavi meteori nebeskog svoda boginje povijesti, bez obzira na prividnu kratkoću svoga emaniranja njenom djelatnom energičnošću kao i pripadnu joj izostalost onoga što smo navikli smatrati trajnijom društveno-državnom organiziranošću, svoj zasljepljujući trag neizbrisivo utkali u djelo onih kojima je u krilo pala privilegija da svojim imenom nazovu ono otvoreno kontinuirajuće. I još jednom se bjelodano pokazuje kako međudjelovanje razinom vlastite povijesne bitnosti daleko nadmašuje neprijateljstvo u značenju načina ophođenja, kao što uostalom nadmašuje i prijateljstvo kao njegov antipod, svodeći ih snagom dijalektike na podređene jednostranosti od kojih svaka za sebe samo ograničeno manifestira razvojnu cjelinu svestrane komunikacije. Kako iz povijesti - tog zvečećeg marša različitih momenata, među kojima je svaki nužna karika u lancu jedinstva diskontinuiteta i kontinuiteta, može istupiti i jedan jedini, osim u lošoj apstrakciji nezbiljski rezonirajućeg razuma što uobraženo pretendira vakuumu bezvremenitosti-izvanvremenitosti!? Vraćamo se dakle totalitetu spoznavanog, ovdje, i ne samo ovdje, totalitetu međudjelovanja dijelova-zajednica kao različitih aspekata generičkog čovjekova bića koje nije moguće svesti na samo individualističku iluziju (z)broja, već koje bogatstvom svoje pojmovne zbiljnosti uvažava činjenicu čovjeka kao ansambla društvenih odnosa organiziranog u koncentrate pojedinosti svjesno-samosvjesnih nositelja prakse.

Što vrijedi za pojedince, vrijedi i za uže i šire njihove zajednice. Nije li se takozvano predziđe kršćanstva pokazalo iluzijom u samu sebe nesigurne posebičnosti parcijaliteta već okolišnim prekogibraltarskim uplivom islamskih Arapa na ono što se u svojoj umišljenoj čistoći željelo samozazidati. Ne iskrsavaju li najzad i ti islamski Arapi, samo kao posrednici, što ne pogađa tek historijsko vremenski već i prostorni smisao, imajući u vidu aspekt njihove uloge koji tretira rezultate jednog od najznačajnijih događaja u svjetskoj povijesti – u literaturi malo znane i spominjane bitke na rijeci Talas u Srednjoj Aziji, koja nije samo odredila granicu između carstva sredine (Kine) i Abasidskog kalifata, već i omogućila kršćanskoj Europi upoznavanje s tajnom proizvođenja papira. Nisu li turski Otomani raznovrsno učvršćivali i održavali na razvijajućem se životu upravo ono što je u njima sagledavalo vrhunaravnu ugrozu. Ne govori li već srednjoeuropski pluralizam etnosa da se tu radi o pitanju takvog stjecišta međuutjecaja kojemu zadovoljavajući odgovor može dati samo sinteza.

Kada je svaki segment pozitivne baštine svjetske povijesti u Srednjoj Europi izgarao u pećima nacističkih koncentracionih logora, onda to nije u najdubljem smislu divljao tek svojoj humanoj biti otuđeni duh u krajnjoj posebičnosti sebe shvaćenog germansko-arijevskog parcijaliteta, već se još više to, u sumraku civilizacije koja je sebe uporno proglašavala jedino naravnom, budio vampir koji

je stoljećima genocidno "privodio civiliziranosti" Ameriku, Afriku, Aziju u ime svih zamislivih sakralnih i sekularnih viših imperativa. Kukavičje jaje, podmetnuto Srednjoj Europi u do tada najrazornijem (a već dovoljnom da zaprijeti totalnim uništenjem) paroksizmu civilizacije kapitala, sneseno je u stoljećima trajućem procesu kolonizirajućeg porobljavanja svijeta života (da se poigramo husserlovskom terminologijom preuzetom od strane Habermasa), tom tu nužnom karakteru međudjelovanja, u duhovnim ambijentima (također) ideologije izdvojenog i u svojoj "višoj vrijednosti" izoliranog parcijaliteta, samoljubivi krici čije nezadovoljive taštine snažno odjekuju još i danas.

Civilizacija kapitala sadrži u sebi to prokletstvo da uz sve ostalo, čak prije nego bilo što drugo, žrtvuje borce za njen opstanak u daljem razvijanju onog pozitivnog što je sobom donijela na svijet, jer je ono negativno u njoj, logikom stihijnog kretanja, jača strana njene prirode. Patognomatična je u tom smislu upravo divlja mržnja kojom je dočekala Oktobarsku Revoluciju, ideološkim obratom proglašavajući barbarizmom upravo jedini zbiljski put ka oslobođenju same civilizacije od barbarskog u njoj. Stoga joj se jedina Nada, u svoj širini vlastite imanentne dobrohotnosti prihvaćajući etiketu koju joj bez trunke opravdanja udara rečeni ideološki obrat, može poetski odvratiti najozbiljnijim od svih mogućih upozorenja (A. Blok):

***Po zadnji put - o, dođi k sebi svijete!
Na bratsko slavlje rada, mira,
Po zadnji put - na bratske gozbe svete
Sad zove barbarska vas lira.***

PSIHOSOCIJALNE I FILOZOFISKE OSNOVE MEĐUDJELOVANJA RAZNORODNIH ZAJEDNICA

S temeljne humane razine aristotelovskog poimanja čovjeka kao zoon politikon-a nameće se zaključak o ontologijskom karakteru međudjelovanja u značenju - bivstvenim bogatstvom sfere društvenog promijenjenog i oplemenjenog - prostog filozofijskoprirodnog (fizikalnog) modela jedinstva i suprotnosti atrakcije i repulzije. Ipak, svođenje kompleksnosti društvenosti na egzaktniju izričajnost prirodne znanstvenosti preporučljivo je, zbog povijesno potvrđene opasnosti prijetnji vulgarizirajuće simplifikacije, izvoditi i prihvaćati obazrivošću skromnosti gotovo samo simboličkog smisla, mada upravo zbiljnost totalnoznanstvene prakse nedvosmisleno upućuje daleko preko naznačenih granica. Jer navedena zbiljnost jeste i sama tek dio najšireg totaliteta - načina proizvodnje svih vidova života kao prirodnohistorijskog procesa čije umstveno iščitavanje teče logikom obrnute kronologije, s obzirom na nesporno važenje dubokog filozofijskog uvida prema kojem je "sadašnje koje je vječno...anatomija čovjeka koja pruža ključ za anatomiju majmuna". Drugim riječima, aktualno dostignuti stupanj društvenog razvitka jeste vidikovac s kojim puca prodoran pogled uma na svaki pedalj puta uspinjanja kao na prevaziđene faze vlastitosti. Ni odnos znanosti spram sebe same, niti njeno odnošenje spram vlastitog objekta ne izmiče podvedivosti pod pojam međudjelovanja.

Zajednica u najširem značenju pojma, pak, kao društveni entitet nužno proizišao iz ljudske prirode čovjeka u kontekstu konfliktnosti strukturiranosti društva, kakvu jedino dosada poznajemo napose u epohi civilizacije, biva suštinski impregnirana raznorodnostima. To stoga što u svom utopijskom (mada ne i utopističkom, poslužimo li se Blochovim razlikovanjem) značenju istinske ljudske zajednice, asocijacije razotuđenih ljudskih individualiteta od kojih svaki ponaosob svoje suštinske društvene snage prisvaja u punini njihova autentičnog totaliteta, što će reći u značenju koje je heterogenitet kao eminentno društveno uvjetovanu manifestaciju konfliktnosti u biću humanuma razvojno već ostavilo iza sebe, dakle u tom svom utopijskom značenju pojam zajednice još nije realiziran. Zato pojam međudjelovanja i može biti primjenjiv u strogom smislu: djelovanja između (raznorodnoga). Jedna od različitih vrsta raznorodnosti što impregnira za nas aktualni pojam zajednice lociran je u ravnini znanosti, no tu se ravninu teško može znanstveno ozbiljno uzeti drugačije nego kao segment koji ozrcaljuje vlastito utemeljenje dubljim silnicama zbilje.

Zbilja ne živi po planu i programu znanosti mada znanost ima primarni zadatak taj plan i program prozreti - prosto rečeno spoznati. Zajednice žive svoj multipluralne raznorodnosti, između ostalog, i kao znanstvene i kao nacionalne i kao državne zajednice. Ipak, zajednice se odmeću u društvene entitete kao posebne ontološke načine bivstvovanja tek po prividu koji, svjesno ili nesvjesno loše ideologijski (dakle mistificirajuće - manipulatorski) motiviran, previđa da realitet te posebnosti može imati karakter samo složene mreže odnosa različitih poredaka, temelj čijeg se kompleksiteta neumoljivo vraća pojedinačnostima ljudskih bića kao terminalnim sastavnicama društva. To ideološko velo prima pod svoje formalno okrilje i bitnu sadržajnu mistifikaciju koja otuđuje od vlastitog autenticiteta ovdje samu imanenciju individualnosti sadržaja svakog od protustavljenih raznorodnosti posredstvom onog drugog. Ne treba ni podvlačiti što to znači kada je u pitanju znanost. Imanencija znanstvene djelatnosti jeste umstvenost koja općenitošću vlastite prirode upravo kozmopolitizira (vodi politiku krajnjeg poopćavanja) sadržaje znanja, rastvarajući tako, a da toga ne mora biti i najčešće i nije svjesna, samu sveltavajuću privatnovlasničku logiku panparcijalizacije, dakle razdvajanja i razdvajajućeg suprotstavljanja. Priroda zbiljske znanstvenosti tako se sama po sebi ukazuje kao humanizirajući negator ograničenja koja datost postavlja humanosti - kao istinski revolucioner. Priroda znanosti prijeti raznorodnosti kao neprijateljskoj prema-postavljenosti, nipošto kao nekom uvjetu bogatstva različitosti.

S obzirom da kao temeljna opreka na ovoj razini raspravljanja o predmetu međudjelovanja proizlazi suprotnost univerzalno - parcijalno, potrebno je razmotriti realitet odnosa tih dviju strana.

Međudjelovanja raznorodnih zajednica neposredno se ukazuju kao odnošenje parcijaliteta. Ova očevidna istaknutost posebnosti svakako će zavesti na prakticiranje njene primarne bitnosti što se istovremeno transponira na vrijednosni plan. Općenitost najprije ostaje skrivena, ne samo u suodnošenju parcijaliteta, već prije svega u svakoj od suodnosećih se posebnosti. Isplivavanje općenitosti do onoga što ona u tome po sebi i za sebe jeste - izvor i utok, kao i osnova - događa se za svijest tek kada se dokopa stajališta totaliteta. Istovremeno, tek stajalište totaliteta dostojno valorizira zbiljsko dostojanstvo postojanja parcijaliteta posebnosti kao manifestacionog prosijavanja općenitosti u empirijskom konkretumu svijeta. Odvajanjem od te osnove privid je upućen jedino destruiranju same zbiljnosti odnosa, pri čemu se surogatna osnova smješta upravo u ono posebno posebnosti u ono parcijalno parcijaliteta. Na povijesnom planu ovo može najbolje oslikati primjer romantizma historijsko-pravne škole iz prvih desetljeća 19. vijeka. Duh naroda pojavljuje se metodološki kao bezpretpostavno samoutemeljenje u parcijalitetu svoje razlikovanosti, čijoj zbiljnosti neupitnost teži dati prosta činjenica nerasčlanjive intenzivnosti čuvstvene razine svijesti koja otpravlja ratio s njegovom općenitošću apodiktičkom osudom za nesposobnost pronicanja u izvornu neponovljivost mistikuma onog (narodno) posebnog.

Drugi pravac je krenuo od apstraktnog univerzaliteta osnove, neposredovane razinom empirične pluralističnosti manifestacionog. Prosvjetiteljska širokogrudnost škole prirodnog prava emanira imanentnu joj naivnost do daleko u budućnost vlastitog humanističkog nasljeđa. Metodološki metafizička dihotomnost sheme na koju želi svesti iskustvenu svekolikost, u svojoj suštinskoj adekvaciji strukturi društva čiju ideološku nadgradnju predstavlja, još nije cijepljena protiv površinskog privida koji svojom lošom činjeničnošću zavodi na nepodnošljivo lak zaborav bitnog, pa mu stoga ne predstavlja težak plijen. Tek hegelovska dijalektička baština savladava u prosvjetiteljskoj tradiciji tu slabičku sastavnicu naivnosti koja ne htijući prepušta suštinsko žrtvovanju, te ga pronalazi i temeljito izlaže gdje neumitno pulsira pod korom danoga. Tek ta jedinstvena magija uma kontekstualizira deskripciju u ambijent suštinskog, određujući tako istinsku mjeru karakteru nužnosti njene slučajnosti. Tako je put probijen prema konkretnosti koja u ime vlastite zbiljnosti ne presijeca nit univerzalnosti, već od njenog uporišno plodnog tla čini rasadište za rascvjetavanje tisuća cvjetova.

"ZAOSTALE NAPETOSTI" – MANJINSKE SKUPINE KAO ŽIVI ODJECI MEĐUDJELOVANJA

Povijesna perspektiva međudjelovanja općenito, a u pogledu razmatranih područja Mediterana i kontinentalne Srednje Europe napose, nudi bjelodan uvid u nepobitnu činjenicu prožimajućeg međudjelovanja zajednica, raznolikih kako po etničkim i nacionalnim tako i po čitavom daljnjem kolopletu socio-kulturoloških svojstava. Naročito relevantno pitanje, posebice u refleksiji na društveno-politički aktualitet, predstavlja problem manjinskih skupina, koje se najčešće - pri čemu diskriminatorna težnja na etničkom, nacionalnom ili vjerskom planu zna igrati značajnu ulogu, barem na podsvjesnoj razini - promatraju kao zaostala jezerca nekad mahom velikih mora vlastitih istovrsnika. Potrebno je, međutim, skrenuti pažnju na činjenicu kako se pojam manjinskih skupina danas ne može ograničavati samo na obzor navedenih kriterija. Posljednjih se desetljeća znatno proširio katalog svojstava prema kojima određene skupine pojedinaca mogu, u određenom okružju, predstavljati manjinu. To proširenje opet nije samo pitanje povećanja broja, već u svojoj izraženoj kvantitativnosti pretpostavlja dublje kvalitativno utemeljenje. Naime, povijest pruža brojne primjere koliko društvene okolnosti u najširem smislu utječu na karakter kojim će gotovo bilo koje ljudsko, stvarno ili izmišljeno, svojstvo najneposrednije određivati ljudske sudbine sve do pitanja života ili smrti. Događaji na prostorima bivše SFRJ, pogotovo u BiH i Hrvatskoj tijekom devedesetih eklatant su primjer. Kada je krenuo proces ubrzane razgradnje integralnog sustava socijalističkog samoupravljanja na svim planovima i u svim aspektima, određena ljudska svojstva, organizirano i svjesno izbačena u prvi plan, stubokom mijenjaju svoje, za milijune ljudskih bića, sudbonosno značenje. Od historijski određenih osobina ljudske ličnosti, koje svojom posebnošću obogaćuju univerzalnu srž humanuma, tako reći preko noći, pervertiraju u moment totalnog razdora između do jučer mirno i normalno zajednički živućih i kreativno komunicirajućih ljudskih bića. Ali, i dalje od toga. Sada svaka ljudska osobina "onog drugog" postaje kockicom "razloga" u mozaiku opravdavanja njegova poniženja, diskriminiranja, fizičkog uništenja. U tom tijeku destrukcije nespornim ciljem postaje upravo "onog drugog" proglasiti ili pretvoriti u pripadnika manjine, jer će se pretenzija ovladavanja njime na taj način moći, ne samo lakše ostvariti, nego i demokratski legitimirati (pravom većine). Dakle, pri tome ne pervertiraju samo neposredne osobine ljudske ličnosti, već i interpretacije onoga što se veliča kao civilizacijska stečevina.

Čitav kontekst međudjelovanja biva postepeno zatrovan, a otuđenost, kao temeljno dehumanizirajuće svojstvo civilizacije kapitala, slavi krvavi pir vlastite totalizacije. Snage destrukcije sve to vrijeme, ali tada naročito izričito, stavljaju u pogon indoktrinirajuće mehanizme strategije zaborava. Međudjelovanje, organizirano i planski, pervertirano u otuđeno i destruktivno, podrazumijeva se kao jedino što je u svestranoj komunikaciji između pripadnika odnosnih zajednica ikada postojalo, a njegovo se svladavanje stavlja u zadatak (najeklatantnije baš ustrajavajući na "pravima manjina" u pripadnike kojih, na ovaj ili onaj način, se i težilo pretvoriti što veći broj preživjelih ljudi) upravo onom društveno-ekonomskom i društveno-političkom sustavu, čija je inauguracija cijeli problem i prouzrokovala. Razdoblje sustava koji je zbiljski omogućavao i potsticao sasvim drugačiji, kreativno-humani karakter međudjelovanja najprije se stavlja izvan svake diskusije (makar vlada demokracija) najcrnjim etiketama, da bi se zatim pretvorilo u bijelu mrlju ubilačkim prešućivanjem ignorancije. Time se ujedno vrši i ideološka mistifikacija koja siječe krila društvenoj teoriji u jednoj od njenih najsudbonosnijih spoznaja. Naime, po pitanju spoznaje da tek kontekst društveno- ekonomskog i društveno-političkog sustava svojom kvalitetom zbiljski (i time egzistencijalno- sudbinski) vrednuje pojedina ljudska svojstva i njihovu cjelinu, te stvara ili uništava uvjete bez kojih je normalno ljudsko međudjelovanje (život) nemoguće. Ta je spoznaja temeljena na još dubljoj spoznaji iz koje proizlazi, naime, da čovjek nije samo feuerbachovski pojedinac što se poput apstraktnog ljudskog atoma u socijalnom vakuumu sudara s drugim takvim pojedincem; već da je čovjek čovjekov svijet, država, društvo, ekonomsko-politički sustav, međudjelovanje.

Ali mistifikatorska ideologizirana svijest civilizacije kapitala, svijeta inauguiranog habitusom etabliranja buržoaskog društva pod imenom Moderna, neumornog u nadoslagivanju umjetnih kvaziteorijskih konstrukcija autoapologetskom funkcijom, nastavlja smjerati neutraliziranju kritičkog mišljenja kao prolegomena emancipatornog djelovanja, nadošla je na ideju o tzv. Postmoderni kao nekoj sasvim novoj epohi koja, kao čarobnim štapićem, poništava sve proturječnosti civilizacije kapitala, pogotovo onu temeljnu. Time ideologija postmoderne, kako implicira naredno poglavlje, i samo međudjelovanje, kao stvarnopovijesnu osnovu istinosnosti dijalektičke metode, dekretira tek eklektikom prividom nesuvislih odnosa uzajamno sasvim ravnodušnih fenomena, te ga tako negira u samoj srži njegove smisaonosti, kao što uostalom negira i svaku smisaonost ljudskog postojanja samog.

POSTMODERNA – PROJEKT UNIŠTENJA; OMALOVAŽAVANJE MEĐUDJELOVANJA

Postmoderna, u zbilji, predstavlja totaliziran projekt pre-uređenja svijeta.

Mada se reklamira kao epohalni Novum, kao eminentno okončanje poznate povijesti, taj je project samo re-konstrukcija jednog dijela u povijesti proizvedenih sadržaja, samo prestrojavajuća mobilizacija materijalnih i duhovnih supstrata za točno određenu intenciju.

Dosljedno svojoj suštini, Postmoderna je bitno negativno određen project. On sebe živi tek po drugom na način da je njegovo prema-drugom isključivo protiv-drugog.

Samim nazivom kao drugo označava Modernu. U ideologijskom samorazumijevanju Postmoderna se suprotstavlja Moderni kao apstraktni totalitet apstraktnom totalitetu s pretenzijom, ništa manje apstraktnom, potpunog diskontinuiteta prema kao-prethodeće-označenom drugom. Stvarno, međutim, to je angažiranje – mobiliziranje organiziranje -, na svim životnim područjima i u svim ostvarivim oblicima, svih povijesno proizvedenih i povijesno proizvedenih resursa bilo kojeg stupnja podobnosti i sposobnosti za doprinošenje uništenju jednog jedinog postojećeg neprijatelja – za uništenje Uma kao uvjeta i temelja života ljudske zajednice.

Teorijski program Postmoderne suštinski je svediv na bojni poklič: «Dosta tiranije zahtjeva uma; živjelo Bez-umlje!»

Dosljedno tome, bojni poklič praktičkog programa bitno glasi: «Dosta terora kreativnog, neka se bude prepušteno destruktivnom!»

Realizacija projekta neopozivo nalaže razaranje okvirnih uvjeta življenja koji organizirano zaštićuju ljudsku kreaciju od destrukcije.

Zato teorijska prethodnica u ideologijskoj predigri vapi za «ravnopravnošću» «onog različitog». To «različito» jeste ono destruktivno, a «ravnopravnost» uspinjanje onog destruktivnog na pozicije apsolutnog gospodstva. Kao destruktivno to je «različito» zbiljski dokidanje mogućnosti svake konkretne različitosti, svake životnosti, jer rascvjetavanje životnih različitosti pretpostavlja od nasrtaja destrukcije zaštićen ambijent postojanja. A zadatak praktičnog programa Postmoderne upravo je uništenje takvog ambijenta postojanja.

Projekt Postmoderne nije samo ekstremno liberalan prema destruktivnom porivu i ponašanju; on unutarnje intendira nametanju destrukcije kao jedinog prirodnog načina življenja, te u tu svrhu razvija odgovarajući svjetonazor služeći se totalitetom suvremenih mehanizama indoktrinacije.

Svoj svjetonazor projekt Postmoderne nastoji prikazati kao ne-ideologijski, kao vrijednosno neutralan te dosljedno tome objektivn i realističan. Ali u zbilji to je svjetonazor ideologije na vrhu čijeg je sustava vrijednosti internalizirana stihijnost kretanja materijalnih i duhovnih elemenata-parcijalitet društvenog života u njihovoj međusobnoj ravnodušnosti koja realno znači njihovu interakciju kao neosmišljeno-slučajno sudaranje. Temeljna subjektivna snaga tog svjetonazora snaga-ideologije jeste klasa ljudi čiji identiteti ličnosti predstavljaju rezultat tog internaliziranja. Na empirijskom planu, ličnosti takvog identiteta egzistiraju unutar svih socijalnih klasa i slojeva u okviru svake narodne odnosno nacionalne zajednice. Ličnosti takvog identiteta svakoj odredbi pristupaju kao momentu dezintegracije, hermetičnosti i postavljenosti-za-sukob s onim drugim. Oni su, dakle, suštinski postmoderno projektirani. Integracija je za njih također shvaćena ne univerzalno – kako odgovara njenoj imanenciji – već tek kao parcijalitet čija je temeljna bivstvena oznaka suprotstavljenost svemu izvan sebe. Parcijalna integracija javlja se, dakle, i sama u temeljnoj funkciji dezintegracije.

Sa stajališta komunikacije, subjektivne snage projekta Postmoderne su nositelji blokade i prekida, kako na liniji čovjek-čovjek tako i na liniji čovjek kao umno djelujuće biće – istina realiteta života takvog bića. Rezultat je nužno destrukcija već stoga što je apriorium postojanje-za-destrukciju. Ali, to ne proizlazi iz toga što bi Postmoderna bila nekakav Novum, već upravo odatle što je ona samo redefiniranje destruktivnog potencijalitet proizvedenog na temeljima bivstva Moderne.

Moderna se temelji na strukturalnom rascjepu bivstva. S jedne strane je kapital kao opredmećeni rad odnosno monopolizirani uvjet svakog živog rada. S druge strane je sam živi rad. Kapital nije predmet, kapital jeste odnos između ljudi, odnosno takav zakon odnosa između ljudi pod čijom je vladavinom sve na nebu i zemlji podređeno profitu, kvantitativnom rastu samog kapitala. Svrha postojanja sa stajališta kapitala nije dakle čovjek i njegova dobrobit, već vlastito kvantitativno uvećavanje, umnogostručavanje. To je formalni zakon postojanja pod vladavinom kapitala, to je forma koja u svom jednostavnom cilju melje i žrtvuje sve što joj se zatekne na putu. Supstrat kapitala je opredmećeni, prošli rad koji je monopoliziran, dakle monopolizirana prošlost, odnosno prošlost koja monopolistički diktira čovjekovu sadanost i budućnost. Štoviše, ljudske sadanosti i budućnosti pod vladavinom kapitala i ne može biti – obje te vremenske dimenzije kapital svodi na njihovu usmrćenost, na prošlost. One su vladajućim formalnim zakonom kvantitativnog samouvećavanja kapitala apriorno pret-postavljene kao prošlost. Zakon kapitala sve suštinski sunovraća u bezdan temeljnog rascjepa, bezdan koji je sve dublji što je supstrat kapitala tehnološki napredniji. Robovi kapitala nisu samo ljudi kao takvi već mu robuju i svi humanizirajući potencijali koje sve razvijeniji supstrat nosi u sebi. Sve što bi po svojoj imanenciji moralo služiti oslobađanju čovjeka, svi humani sadržaji okovani su lancima vladajućeg formalnog zakona. Formalni zakon bezobzirnog kvantitativnog samouvećavanja kapitala intencionalno je usmjeren protiv Uma – u svojoj loše beskonačkoj nezadovoljivosti taj zakon jeste bez-uman. Stoga ideologija opravdavanja tog zakona mora biti prvrnstveno usmjerena na neutraliziranje Uma, kao što praksa toga zakona mora biti bitno destruktivna.

Projekt Postmoderne nema za svoju osnovu ništa drugo do težnje za ovjekovječivanjem mogućnosti vladavine formalnog zakona kvantitativnog samouvećavanja kapitala. Kako je praksa djelovanja toga zakona ne samo u načelu intencionalno, već na suvremenom stupnju tehnološkog razvoja supstrata kapitala notorno destruktivna, to se i projekt Postmoderne morao apriorno pomiriti sa vlastitom destruktivnom usmjerenošću.

Svijet čiji je osnovni životni proces trošenje žive ljudske energije radi zadovoljavanja nezadovoljivog nagona sve većeg grumena monopoliziranog opredmećivanja-opredmećenja te iste energije, dakle njenog otuđivanja-otuđenja, vampirskog isisavanja, taj svijet nužno pati od periodičkih kriza. Te su krize kapitalovog svijeta empirijska činjenica njegove povijesti. Ali, što je supstrat kapitala tehnološki razvijeniji, to je slijedeći nastup krize potencijalno opasniji za temeljni formalni životni zakon kapitala. Sve veći grumen monopoliziranog opredmećenog-otuđenog ljudskog rada sužuje prostor – i vrijeme kao prostor – upravo djelovanju živog ljudskog rada u službi temeljnog zakona kapitala. Mrtvi rad pritješnjuje uza zid živi rad i s njime izvor profita koji je jedina hrana kapitalovog samouvećavanja. Smrt tako prijete kapitalu, jer se onaj skućavani prostor djelovanja živog rada pod općim uvjetima vladavine kapitala ukazuje ni manje ni više nego kao skućavani prostor života samog kapitala. Na smrt ugroženom stoje tada na raspolaganju dvije mogućnosti: ili se odmah sasvim praktično uživjeti u ideologijsku poistovjećenost svijeta temeljenog na kapitalu sa jedinim mogućim prirodnim svijetom (koji zaslužuje da postoji) pa zbog neminovnog okončavanja vlastite egzistencije kao jednog od povijesno danih odnosa među ljudima povući cijelu ljudsku planetu u ambis fizičkog uništenja; ili, pak, ograničenom destrukcijom ljudskim radom za sebe proizvedenog supstrata otvoriti na trupu vremena novu pukotinu prostora za život čiji je jedini bitni smisao djelovanja formalnog zakona vlastitog kvantitativnog samouvećavanja, nagona kome se kao takvom ne vidi zadovoljenja, za život nanovo po ljudskom radu proizvedene elementarne snage bez-smisla (bez-smisla drugog stupnja) koga se, u ime poistovječivanja s «objektivnim», «realnim» tijekom stvari u društvu koje bi trebalo da je ljudsko, svim silama nastoji ideologizirati ne u samo jednu od mogućih (povijesnih) interpretacija smisla ljudskog života, već u transcendentalni (od iskustva nezavisni) ili u najboljem slučaju praiskonski model jedinog naravnog i time (moralno) dopustivog smisla.

Kapital se od svoga povijesnog etabliranja ideologijski samorazumijevao jedinom mogućom i jedinom s dopustivom čovjekovom prirodnošću. Sticanjem političke samosvijesti kapital se samoproglasio nadalje vječitim oblikom koga se čovjek najzad dosjetio da bi promovirao definitivnu historijsku pobjedu svjetla svoje jedine istinske prirodnosti nad mrklom mrakom zabluda prošlosti.

Od početaka bio je kapital monopolistički isključiv, bez tolerancije za povijesni ostatak ljudskog svijeta. Od početaka je krenuo s pretenzijom da proguta Sve, da se poistovjeti s cjelinom čovjekovog svijeta, da postane skrivenom dušom svakog među parcijalitetima, kao suma kojih je ta cjelina pod njim tek mogla postati egzistentna, te sudbinu čovjekovog svijeta učini funkcijom vlastite sudbine.

Projekt Postmoderne je ideologija i njoj odgovarajuća praksa kapitala u dobu njegovog zalaza. U njemu je kapital za samog sebe i dalje jedini prirodan i jedini dopustiv oblik ljudskog svijeta čije kretanje neopozivo dekretira jedini prirodan i jedini dopustiv model smisla ljudskog života.

Ali kako smrt nikada nije osjećao niti mogao osjetiti bližom, to je kapital u projektu Postmoderne isključiviji i netolerantniji nego ikad. On zna da na kraju mora skončati, ali zna i to da može umrijeti na dva načina: kao jedan od historijski prolaznih oblika odnosa u ljudskom svijetu ili kao istoznačnica s tim svijetom u fizičkom smislu samim. U prvom bi slučaju ljudski svijet nastavio živjeti u odnosima koje više ne bi diktirao kapital, u odnosima koji ne bi bili kapital. U drugom bi slučaju s kapitalom fizički nestalo i ljudskog svijeta. Samo se prvog načina svoga umiranja kapital gnuša i samo na to ne može nikada pristati. Jer on je za sebe jedino prirodno i jedino moralno dopustivo ljudsko postojanje, pa bi ljudski svijet bez njega, dosljedno tome, bio zamisliv jedino kao neko monstruozno postojanje, lišeno prirodnosti i moralnosti. A onda je bolje da ga ni nema! Tolerancija kapitala je, nedvojbeno, značajna pod pretpostavkom da mu je zajamčeno apsolutno i neupitno gospodstvo nad svime što postoji. Kapital, dakle, ništa ne drži do čovjeka, do svoga stvoritelja; on je nezahvalni bezbožnik za koga njegov istinski Bog, za koga čovjek kao čovjek nikada nije niti postojao. Od toga je za njega postojao samo, s jedne strane izvor živog rada koji treba nemilosrdno isisati do kraja, s druge strane čovjek koga je internalizacijom jedne parcijalne uloge u sam temelj identiteta obuzeo sotona nezadovoljivog nagona za beskonačnim kvantitativnim samouvećavanjem, stvorenje čija je jedina praktička moralna maksima, jedini praktički moralni imperativ postao formalni zakon kapitala, čovjek koji je tako pretvoren u samo čovječje obličje, čovječju-ljudsku formu koju radi udovoljavanja diktatu potreba eksploatiraju razum, srce i volja drugom otuđenog, iz drugog isisanog živog rada, života, prošlosti tuđe muke što traje pod vidom njihove sadanjosti.

S jedne strane izvor živog rada, prema svojoj imanenciji, svom autentičnom sadržaju potencijalitet života, koji međutim, pretakanjem u opredmećenost pod vladavinom postaje izvorom smrti, a s druge strane Smrt sama. Pod vlašću kapitala život proizvodi smrt, sebe kao smrt. Samo smrt same smrti, kapitala, omogućila bi životu povratak sebi, posvećenje sebi kao životu i proizvođenje sebe kao života.

Subjektivne snage projekta Postmoderne predstavljaju identitetna poistovjećenja ličnosti sa formalnim zakonom kapitala kao sa svojim egzistencijalnim temeljem. Ti su ljudi do srži obuzeti interesom ovjekovjećenja odnosa kapital, fanatični ideolozi njegove isključive «prirodnosti». Svemu čemu pristupaju, teorijski i praktički, pristupaju kroz prizmu formalnog zakona kapitala kao univerzalne suštine. To su fanatici interesa kapitala kao živog rada što se opredmetio u monopoliziranu otuđenost koju neprestano perpetuiraju kao osnovni egzistencijalni uvjet svega ljudskog. Subjektivne snage kapitala su, dakle, ljudi samo formalnog, čovjekovom životnom sadržaju tuđeg, kapitalovog identiteta, sušta nečovječnost u formi čovječnog.

Kada se ideolozi projekta Postmoderne pozivaju na izraze kojima je Moderna obilježavala pojmove čiji sadržaj u svojoj dosljednoj izvedbi mora biti ljudski emancipatoran, onda su to također tek ogoljele forme iza kojih se skriva interes formalnog zakona kapitala. Kada ideolozi projekta Postmoderne stvaraju nove izraze, onda oni isti interes promoviraju neprikrivenijim razaranjem pojmovnog mišljenja. Strateški je interes uništiti Um, taktičke su varijacije pitanje procjene

okolnosti. Idealtipsko društvo projekta Postmoderne totalitarna, neupitna i neugroziva vladavina formalnog zakona kapitala uz privolu, ili barem stvarnu pomirtenost ljudi s tom vladavinom. Idealtipsko društvo bilo bi društvo koje bi se sastojalo od ljudi čije su ličnosti formalnog identiteta, od ljudi čiju je ljudsku suštinu nepovratno suogirala suština kapitala, društvo koje bi se sastojalo od ljudi-formi čija manifestna pripadnost religiji, obitelji, naciji znači samo stvarnu i nepovratnu, svim onim što nosi formu ljudskog osjećaja, misli i čina stalno iznova sankcioniranu i potvrđivanu, pripadnost kapitalu.

Neopozivo podrediti ljudsku životnost neljudskoj umrtvljenosti opredmećenosti u otuđenost jeste suštinska intencija kapitala snagom logika njegove ontologije, geneze te ontologije tijekom doba Moderne. No, s obzirom da se radi o ljudskom svijetu, o svijetu umnog čovjekova bića djelovanja, bića koje je svijesno i voljno u stanju zahvatiti u vlastiti realitet, sama suštinska intencija kapitala nije u stanju bilo kakvim automatizmom «objektivnog» kretanja realizirati svoj ideal-tip ljudskog-neljudskog društva. Jer, živi i svijesno i voljno djeluje druga strana strukturalnog rascjepa bitka Moderne – živi rad, čovjek kao čovjek.

Intencija kapitala može postići definitivnu pobjedu samo ako uspije instalirati svoj formalni identitet i njime suogirati ljudski identitet i na drugoj strani strukturalnog rascjepa bitka Moderne. Tada bi se dobio sasvim poslušni, kapitalski indoktrinirani svijet živog rada. A to traži totalnu smrt svake ljudske svijesti, volje, totalnu smrt Uma. A to je opet moguće samo totalnom destrukcijom ljudskog roda uopće, ljudskog svijeta kao cjeline. Jer Um jeste i s kapitalne strane rascjepa u bitku Moderne, samo otuđeni Um. Um je Um zbog svog apsolutnog nagona za spoznajom Istine. Zar bi onda prestao prijetiti i tako totaliziranoj realizaciji suštinske intencije kapitala, zar ne bi i dalje možda opasnije prijetio Slobodom iz pritajenosti svog otuđenog oblika u unutarnjosti formalno pobjedničkog identiteta!? Stoga, projekt Postmoderne može biti zbiljski realiziran samo kao destrukcija. Njegova ne-destruktivna realizacija samo je tlapnja njegove ideologije, iluzija njegove verbalne proklamacije, kao što je iluzija starog liberalizma bila da su sloboda, jednakost i bratstvo već ostvareni samim njihovim izvikanim proklamiranjem; ozbiljna i opasna iluzija.

POVIJESNI OKVIR ZA MEĐUDJELOVANJA SREDNJE EUROPE I MEDITERANA

Zapisana znanja se odnose na samo mali dio ukupnog razdoblja ljudskog razvitka. Antropolozi, predhistoričari, arheolozi i genetičari produbili su pogled u prošlost na milijune godina. Povijest čovječanstva se ne može razumjeti ako se ne uzmu u obzir otkrića i međudjelovanja zajednica ljudi u svome povijesnom hodu. Razvitak čovjeka i određenih zajednica u pojedinim krajevima predstavlja najznamenitiju pojavu u cijeloj povijesti čovječanstva i nepobitnu činjenicu neprekinutosti povijesti do današnjih dana. Trajna struktura ljudskog društva je nadrasla i nadživjela političke promjene, čuvajući brižno izabrane civilizacijske tekovine preko neprekinutog niza slijednika kroz tisućljeća ljudskog postojanja. Najranije civilizacije su nikle na nekoliko raštrkanih mjesta, kao svjetla u mraku na rijetko napučenom kopnu. Oko 100. godine kada je klasično doba bilo na vrhuncu, rimsko carstvo je obuhvaćalo cijeli Mediteran, a čitav lanac uređenih carstava tvorilo je cjelovito područje civiliziranog života od Atlanskog do Tihog oceana.

Područje civilizacije je bilo usko i izloženo neprestanim barbarskim pritiscima. U doba oko 500. godine nomadi iz azijskih stepa nadiru prema svim središtima civilizacije. Iako se tekovine klasičnog doba nisu nikada potpuno izgubile, međudjelovanja zasebnih prostora su oslabile. Razvitak u pojedinim dijelovima uljuđenog svijeta se odvijao u velikoj mjeri samostalno, tek sa naznakama budućih neminovnih međudjelovanja, koja su nastupila uklanjanjem geografskih prepreka i otvaranjem putova za suradnju i razmjene sa trajnim posljedicama za sve sudionike zatočene u vremenskom i prostornom okruženju. Proširenje kulturnih područja je stvorilo uvjete za razvoj ne samo trgovine kao najjednostavnijeg načina prostog robno-materijalnog međudjelovanja, nego i za prijenos ideja, tehnologija i znanja, te za širenje velikih svjetskih religija kao visokih dometa duhovnih međudjelovanja. Počevši s budizmom, i nastavivši poslije sa zoroastrizmom, judaizmom, kršćanstvom i islamom, religije su prožele euroazijski svijet sa nesagledivim političkim i kulturnim posljedicama. Do 1500. godine civilizacije su uglavnom počivale na međusobno nepovezanim kopnima, ali iza toga se uspostavljaju pomorske veze između različitih kontinenata, izazivajući težnje za proširenjem europskih zajednica na novootkrivena područja na putu od poljodjelske prošlosti prema industrijskoj i tehničkoj budućnosti.

Posljednju trećinu 19. stoljeća, pa sve do 1914. godine i područja od prvenstvenog interesa u ovim istraživanjima kontinentalnu Srednju Europu i Mediteran zahvaća razdoblje druge industrijske revolucije. Nadovezujući se na prethodno razdoblje prvog industrijskog revolucioniranja koje je već do polovine 19. stoljeća u prvi plan svjetskog gospodarstva izbacilo Veliku Britaniju, razdoblje druge industrijske revolucije to čini s, 1871. državno ujedinjenom, Njemačkom, srcem Srednje Europe. Pored širenja svoje postojeće industrije (tekstil, željezo, ugljen) Njemačka preuzima vodstvo u razvitku novih industrijskih grana; kemijskoj i elektroindustriji. Istovremeno, njemačka vrtoglavo povećava izvoz proizvedene robe, te takozvani nevidljivi izvoz (bankarstvo, osiguranje, brodarstvo).

Što se tiče tehnolojske osnove druge industrijske revolucije, nju kao i u slučaju prve industrijske revolucije, bitno sačinjavaju novi strojevi i odgovarajući postupci izumljeni u Velikoj Britaniji. Međutim, hladnim morima okrenuta, okosnica Srednje Europe, Njemačka je domovina tehnoloških inovacija koje čine neposrednu materijalnu osnovicu druge industrijske revolucije (motor s unutarnjim sagorijevanjem, dizel motor, automobil, električni dinamo i električna vučna sila). U taj se aspekt međudjelovanja ne propuštaju uključiti (šivaći i pisaći stroj, žarulja sa žarnom niti, telegraf, telefon) i Sjedinjene američke države, koje nakon građanskog rata, koji je istovremeno značio i buržoasku revoluciju na tim prostorima (ukidanje robovlasništva), korakom od sedam milja uspjevaju slijediti ritam industrijskog razvitka europskog diva toga razdoblja.

Dijelom, u odnosu na predvodnike svjetskog industrijskog razvitka, anakronistički kolos sedmojezične carevine, žudi, u pokušavanju dostizanja sna o moći također revolucionarnom hodu

industrijskog napredovanja, ali, ograničen nizom raznorodnih društveno-historijskih razloga, u tome uspjeva samo «u minijaturi», i to uglavnom izrazito evolutivnog puta.

Povijesni okvir ovih istraživanja, nakon sagledavanja najopćenitijih pretpostavki, ograničio se svojim početkom samo na vrijeme i zahvaćeni prostor na koje se odnosi kontekst Austro-ugarske nagodbe iz 1867. godine kada je habsburška monarhija po prvi put bila uređena na dualističkom načelu. Osim vladareve osobe, čitavoj su Monarhiji bile zajedničke vanjska politika i vojska (osim domobranstva), a predviđali su se i vremenski ograničeni sporazumi o nekim važnijim gospodarskim pitanjima (udio u prinosima za zajedničke poslove, zajedničko carinsko područje, zajednička valuta itd.); za zajedničke poslove postojala su zajednička ministarstva: za vanjsku politiku, za trgovinu i gospodarstvo, za vojsku i za zajedničke financije; za njihovu parlamentarnu kontrolu postojale su delegacije obaju parlamenata, a zakonodavstvo o zajedničkim poslovima bilo je u djelokrugu obaju parlamenata; u svim ostalim poslovima svaka državna polovica bila je posve samostalna. Franjo Josip I (1848-1916) dualizmom je spasio jedinstvo Monarhije, barem u pitanjima vojske i vanjske politike, i zadovoljio većinu ugarskog sabora. S druge je strane dualizam uzrokovao jak otpor Čeha i Južnih Slavena, koji su u austrijskoj polovici Monarhije bili podvrgnuti režimu njemačkih liberala, čija je politika težila unitarističkoj Monarhiji i germanizaciji, te koji su u ugarskoj polovici bili izloženi mađarskoj nacionalnoj politici i ekspanziji.

U Hrvatskoj je, nakon izbora na kojima su primjenom otvorenog nasilja pobijedili unionisti, Hrvatski sabor prihvatio Hrvatsko-ugarsku nagodbu (1868.), kojom je Hrvatska očuvala ograničenu autonomiju (unutarnja uprava, pravosuđe, prosvjeta i vjerski poslovi) i svoj teritorij (iz kojega je bila izuzeta Rijeka), s hrvatskim službenim jezikom, ali je na drugim područjima, osobito gospodarskom i financijskom, bila podložna Ugarskoj.

Godine 1870. Austro-Ugarska se nije miješala u francusko-pruski rat i Bismarck je nesmetano proveo sjedinjenje Njemačke. U tim prilikama, u austrijskoj polovici Monarhije došla je na vlast Hobenwartova vlada, koja je uzalud pokušala postići sporazum sa Česima. Ponovnim dolaskom na vlast njemačkih liberala, stabilizirao se dualizam s njemačkom hegemonijom u zapadnoj, i mađarskom u istočnoj polovici Monarhije. U vanjskoj politici Austro-Ugarska se - uz potporu Njemačke - usmjerila k ekspanziji na Balkanu. Iskoristivši prilike nastale bosansko-hercegovačkim ustankom (1875-1878.), ona je na Berlinskom kongresu dobila pravo da vlada Bosnom i Hercegovinom, u to vrijeme nerazvijenim ali sirovinama i radnom snagom bogatim područjem. Porast njemačkog i mađarskog nacionalizma i gospodarskog pritiska na podčinjene narode, sve zaoštrenije političke suprotnosti zbog otpora nenjemačkih i nemađarskih naroda slabili su unutrašnju koheziju Monarhije. U vanjskoj politici njemački su nacionalisti u Austriji podupirali imperijalizam u Njemačkoj, koji je po pangermanskoj koncepciji u područje njemačkog utjecaja uključivao Austro-Ugarsku i čitav Balkan. Takva politika prodora na Istok potaknula je u Hrvatskoj i Dalmaciji zbližavanje hrvatskih i srpskih stranaka na temelju programa koji je u početku predviđao suradnju s mađarskim pokretom za nezavisnost i s Italijom protiv austro-njemačkog imperijalizma. Kad se pokazalo da zbog šovinizma mađarskih stranaka nezavisnost i suradnja između njih i Hrvatsko-srpske koalicije nije moguća, došlo je do akcije Beča i Pešte radi uništenja Koalicije. Ta se akcija završila u Veleizdajničkom i Friedjungovu procesu moralnom pobjedom Koalicije.

Austro-ugarska aneksija Bosne i Hercegovine 1908. i miješanje Austro-ugarske u doba balkanskih ratova zaoštrili su njezine odnose sa Srbijom i pokazivali na mogućnost rata između dviju država. Atentat na prijestolonasljednika Franju Ferdinanda u Sarajevu 28.6.1914. poslužio je Beču kao povod za napad na Srbiju, čime je počeo Prvi svjetski rat.

Rat i Oktobarska revolucija u Rusiji ubrzali su unutrašnje raspadanje Austro-Ugarske zbog sve jačih nacionalnih i klasnih suprotnosti, vojnih poraza i pobuna. Obećanje cara Karla od 15.10.1918. da će Austriju pretvoriti "u savez slobodnih naroda" došlo je prekasno. Austro-Ugarska je doživjela slom.

28.10.1918. republikama su proglašene Češka i Poljska, 29.10.1918 u Zagrebu je Narodno vijeće proglasilo odcjepljenje južnoslavenskih zemalja i poslije sa Srbijom i Crnom Gorom stvorilo Kraljevinu SHS; Mađarska je proglasila svoju nezavisnost 30.10.1918. Lišen vlasti, car Karlo je abdicirao 11.11.1918. Ovim se zbivanjima zatvara vremenski povijesni okvir na područjima kontinentalne Srednje Europe i Mediterana kojeg su istraživači planirali, slijedom svojih osobnih interesa, predznanja, osjećaja i želja, obraditi u tekstu koji slijedi.

Povijesni okvir u fizičko-geografskom prostoru obuhvata nekoliko mjesta na Mediteranu od neprocjenjivog i izuzetnog značaja za predmet istraživanja onoga što je zacrtano za cilj rada, a to su utjecaji međudjelovanja na tradicionalno pomorstvo i brodogradnju na Jadranu u srazu sa nadirućim utjecajem ambiciozne kontinentalne Srednjom Europe.

Prvo je po značaju područje Kvarnera sa Rijekom u središtu razvoja, te Kraljevicom, Bakrom i Lošinjem gdje su se slijedom izvanrednih prirodnih i povijesnih okolnosti ispreplele u jednom burnom razdoblju pomorske i brodograđevne tradicije Mediterana i industrijsko-tehničke sposobnosti kontinentalne Srednje Europe.

Rijeka

Na mjestu današnje Rijeke u starom vijeku je stajalo liburnsko mjesto Tarsatica. Rimljani su u drugom stoljeću osnovali pokrajinu Illiricum. U drugoj polovici 6. stoljeća prodiru Avari i Slaveni, najprije u Ugarsku a potom i do mora. Avari su se poslije provala i pljački vraćali u svoje krajeve u Podunavlju i Potisju, Slaveni su ostajali. Na poziv cara Heraklija (610-641) slavensko-antski Hrvati sa gornje Visle su protjerali Avare i podvrgli svojoj vlasti krajeve od rijeke Raše prema Istri na jugu. Od početka 9. stoljeća trsatski je kraj bio dio hrvatske države pod hrvatskim narodnim vladarima do dolaska Arpadovića početkom 12. stoljeća. U to je vrijeme raslo naselje na obali rijeke Rječine, po kojoj je dobilo ime Rijeka. Godine 1193. hrvatsko-ugarski kralja Bela III darovao je Modrušku županiju, a 1223. godine kralj Andrija II županiju vinodolsku, tako da je Rijeka sa cijelim primorjem došla pod upravu kneževima Frankopanima. Početkom 14. stoljeća je Rijeka kratkotrajno došla pod vlast knezova od Divina, a da bi 1377. godine pala opet pod vlast Frankopana. Međutim, Frankopani se 1365. godine odrekoše grada Rijeke u korist divinskih knezova. Nakon izumiranja divinskih knezova 1399. godine, grad Rijeku je preuzeo zet posljednjeg divinskog kneza, a 1466. godine Rijeku preuzimaju ponovo Habsburgovci. U ratu protiv cara Maksimilijana godine 1508. godine Mlečani osvajaju Rijeku i drže je do 1511. godine, od kada Rijeku drže austrijski Habsburgovci, premda se smatrala dijelom Hrvatske. Grad Rijeka je pod Habsburgovcima sačinjavao posebno tijelo (communitas terrae Fluminis) pod neposrednom upravom unutarnjo-austrijske vlade u Grazu. Karlo VI je 1717. godine proglasio Rijeku slobodnom lukom. Od osnutka Dvorskog trgovačkog vijeća (Hofcommerzienrath) 1754. godine cijelo je primorje od Trsta, s Rijekom, Senjom i Bagom podvrgnuto toj dvorskoj ustanovi. Tom je pokrajinom zvanom «Austrijsko primorje» izravno upravljala «Trgovačka intendantca» u Trstu. Godine 1776. Marija Terezija donosi odluku da se «primorski grad Rijeka sa svojim zemljištem ima utjeloviti Kraljevini Hrvatskoj a da se ubuduće ima nadzirati i upravljati samo od strane Ugarske dvorske kancelarije preko hrvatskog kraljevskog namjesništva». Sjedinjenjem Bakra, Bakarca i Kraljevice osnovana je nova hrvatska Severinska županija sa sjedištem u Mrkoplju. Nakon izražene želja pučanstva 1777. godine, Rijeka je došla u sklop Ugarske sa određenom autonomijom i političkim poslovima podložna hrvatskoj vladi u Zagrebu. Nakratko je prema ukazu Marije Terezije iz 1779. godine «grad Rijeka sa kotarom smatran dijelom svete krune Kraljevine Ugarske pridruženo tijelo» (tanquam separatum regni Hungariae adnexum corpus). Ali već nakon tri mjeseca po želji nekih Hrvata, Marija Terezija dokida hrvatsku vladu te podvrgne Hrvatsku 1799. godine prvi put u povijesti Ugarskoj i njezinoj vladi. Kralj Josip II je 1786. godine ukinuo Severinsku županiju, a od kotara vinodolskog, istarskog i riječkoga osnovao 1786. godine Ugarsko primorje (Littorale Hungaricum). Zaključke požunskog sabora provodi tek kralj Franjo I tako da se riječkom gubernatoru dade mjesto i glas u velikaškoj, a zastupnicima u staleškoj kući. Godine 1808. je kralj

potvrdom koja počinje riječima: «Razabravši, da se grad Rijeka ima smatrati kao cjeloviti dio Kraljevine Hrvatske.....» proveo zaključak «da se gubernatoru Rijeke i Ugarskog primorja kao i poslanicima grada Rijeke podijele mjesta i glasovi na Hrvatskom saboru». Godine 1797. Rijeka je prolazno okupirana od Francuza, a od 1809. do 1813. godine bila je u sastavu Napoleonovih Ilirskih provincija. Godine 1814. ponovo pada pod austrijsku vlast i nalazila se u tršćanskoj guberniji do 1816. godine kad ulazi u austrijsku tvorevinu Kraljevini Iliriju. U sastavu Hrvatske Rijeka se ponovo našla 1822. godine. U to vrijeme Rijeku svojataju kao zajednički grad i Hrvatska i Ugarska. Godine 1848. gubernatorom Rijeke postaje hrvatski ban Jelačić te se smatra dijelom hrvatske banovine u svakom pogledu do 1867. godine. Nagodbom između Hrvatske i Ugarske iz 1868. godine pitanje Rijeke je ostalo neriješeno, jer su Hrvati Rijeku smatrali svojom, a Mađari da je dio uže Ugarske. Pitanje Rijeke nisu razriješila ni regnikolarna poslanstva Hrvatskog i Ugarskog sabora; stoga je prihvaćen takozvani provizorij koji je imao vrijediti sve do rješenja spornih pitanja i konačne odluke a dotle je gradom Rijekom upravljala središnja (ugarska ili zajednička vlada). Taj je provizorij ostao dugotrajan, sve do 1918. godine, a Mađari su ga tumačili kao konačno rješenje i malo po malo potpuno na svim područjima odijelili Rijeku od Hrvatske. Poslije prvog svjetskog rata Talijani su 1919. godine pod vodstvom Gabriela d'Annunzija okupirali Rijeku i proglasili aneksiju Italiji naizgled bez privole talijanske vlade. Složeni položaj Rijeke riješen je Rapalskim ugovorom 1920. godine između Italije i novonastale Kraljevine SHS kojim je Rijeka proglašena slobodnim državom i to u granicama označenim kao corpus seperatum čime je prestalo prisustvo austrijskog i ugarskog utjecaja. Talijanska se vlada u napetim okolnostima nije držala odredbi Rapalskog sporazuma i nastojala je anektirati Rijeku. Tek 1924. godine je postignut sporazum u Rimu kojim se priznaje suverenitet Kraljevine SHS nad lukama Barosom i Deltom i potpuni suverenitet Kraljevine Italije nad Rijekom i riječkom lukom.

Kraljevica

Kraljevica je osnovana vjerojatno u 15. stoljeću. Spominje se prvi puta u povijesnim spisima kao Portus reguis 1525. godine kada je bila u posjedu kneza Bernardina Frankopana. Poslije dolazi u posjed Zrinskih koji su sagradili «stari» ili Zrinski grad iz prve polovine 17. stoljeća. Novi ili Frankopanski grad sagrađen oko 1650. godine. Petar Zrinski izgradio je u tada vjerojatno malom ribarskom mjestu luku u kojoj je promet mogao biti dosta živ. Luka se počela graditi 1728. godine. Na vrhuncu prometa oko sredine 19. stoljeća izvozilo se drvo, ulje, vino i riba, a uvozilo žito, sol, obrtnički i industrijski proizvodi. «Stari» i «novi» grad opljačkani su već 1670. godine. Kraljevicu je kao dio baštine dobio sin Nikole Zrinskog, Adam. Međutim, luke Bakarac, Crikvenica, Kraljevica i Selce ostale su u rukama Ugarske komore. Ugarska komora prodaje 1691. godine Kraljevicu Austrijskoj komori. Velika luka u Kraljevici se počela graditi 1728, a već 1756. godine formirana je zdravstvena straža radi nadzora brodova u karanteni. Jedno kratko vrijeme za vladavine Marije Terezije, Kraljevica je administrativni bila pripojena slobodnoj luci Bakar, čiji je teritorij sezao od Trsata do Kraljevice. Od kraja 18. stoljeća, Kraljevica je bila povezana sa Karolinskom cestom. Trgovački promet u Kraljevici počinje nazadovati u drugoj polovici 19. stoljeća otvaranjem željezničke pruge za Rijeku 1873. godine.

Bakar

Bakarski zaljev je najveći zaljev u Hrvatskom primorju, eliptičnog oblika, dug 4.6 kilometara, najveće širine 1.1 kilometar, koji je s otvorenim morem povezan preko Bakarskih vrata širine oko 300 metara. Zaljev pruža dobru zaštitu od juga ali je opasan za plovidbu po buri.

U Bakarskom zaljevu je još prije dolaska Rimljana postojalo naselje grčkih kolonista. Rimljani su se pojavili u 1. stoljeću i naselili uz cestu koja je vodila od Trsata prema Senju. Od 12. stoljeća pripada Modruškoj župi. Godine 1225. Andrija II daje Bakar na upravu knezovima Krčkim, kasnijim Frankopanima, kada se zbog prirodnog položaja razvija trgovina preko mora i kopna dolinama Kupe i Save, osobito sa žitom, medom, voskom i kožom. Provala Mongola i Tatara 1242.

godine prisilila je Bakrane da podignu kameni zaštitni zid. Martin Frankopan odobrava povlastice za Bakar 1489. godine a bakarsku luku proširuje kralj Matija Korvin. Bernardin Frankopan izdaje 1524. godine Bakarsku tarifu za pomorsku trgovinu ali trgovinu već u to vrijeme počinju ometati uskoci. Mlečani i Turci su 1527. godine porobili sve frankopanske zemlje. Bakar 1550. godine nasljednim ugovorom prelazi iz vlasništva Stjepana Frankopana u vlasništvo njegove sestre Katarine udate za Nikolu Zrinjskog Sigetskog. Obranu obale preuzimaju uskoci. Mlečani u više navrata, 1557, 1581, 1592, 1599, 1611, 1615, napadaju Bakar, a 1616. godine dolazi do opsade i bombardiranja Bakra. Nakon uspostave mira 1617. godine ponovo se razvija pomorska trgovina. Zrinski naseljavaju u Bakar trgovce s italskog kopna, pomorska se trgovina širi na Mediteran. Oslobodivši trgovinu nameta, Petar je Zrinski u Bakar privukao i trgovce iz Kranjske i ugrozio time promet luke Rijeka koja je u to vrijeme pripadala nadvojvodstvu unutrašnje Austrije. Za zaštitu pomorske trgovine Zrinski su imali naoružani brod brigantin. Neobično je i to da su sve do pojave Marije Terezije, Bakrani plovili pod dubrovačkim zastavom.

Poslije propasti Zrinskih, konfisciran je 1670. godine bakarski dominij i sve do 1692. godine bio je pod upravom Ugarske, a potom njime upravlja austrijska komora. Kralj Karlo VI posjećuje Bakar i 1728. godine naređuje izgradnju bakarske luke za prihvat najvećih brodova toga doba. Marija Terezija ujedinjuje čitavo hrvatsko primorje s Rijekom i Trstom u provinciju Austrijsko primorje. Politički edikt i druge odredbe za razvoj pomorske trgovine izdaju se 1774. godine. Diplomom iz 1777. godine vraća se Bakar Hrvatskoj, a diplomom iz 1779. godine proglašava se slobodnim kraljevskim gradom. U vremenu od 1780 do 1784. godine uvezeno je robe u vrijednosti 97747 forinti a izvezeno za 53927 forinti. Jedrenjaci iz Bakra plove Atlantikom i Crnim Morem. Kralj Josip II 1786. godine uspostavlja Ugarsko primorje kome pripada i Bakar, otcjepivši se od Hrvatske, ali je već 1791. godine vraćen Hrvatskoj. Razvoj Bakra kao pomorskog središta biva zaustavljen okupacijom od strane Francuske u vremenu 1809 do 1813. godine nakon Napoleonovih ratova. Nakon odlaska Francuza 1813. godine, Bakar je do 1822. godine sastavni dio Pokrajine Ilirije, poslije čega je vraćen hrvatskom banu. Otvaranje željezničke pruge Karlovac-Rijeka 1873. godine trgovački se promet u Bakru smanjuje na račun Rijeke, tako da grad Bakar naglo osiromašuje i propada. Izgradnja odvojka pruge prema Bakru 1931. godine nije znatno doprinijelo oživljavanju grada. Ukidanje slobodne luke Bakar 1880. godine je dodatni težak udarac od kojeg se mjesto više nije oporavilo, pogotovo što je u to vrijeme došlo i do tehnološkog napretka u uvođenju parobroda umjesto jedrenjaka, što je iziskivalo velik novčana sredstva kojima Bakrani nisu raspolagali. U prvom svjetskom ratu Talijani su izvršili pomorski prepad pod zapovjedništvom Gabriela d'Annunziua sa tri torpedna čamca koje su dotegli razarači do Riječkog zaljeva 1918. godine na skupinu trgovačkih brodova koji su sačinjavali brodovi Belona, Baron Chlumetzky, Burma, Visegrad i Vila Velebita, ali bez većeg učinka jer ispaljena torpeda nisu eksplodirala zbog nestručnog rukovanja.

Lošinj

Položaj otoka Lošinja značajan je za njegovu ulogu u prošlosti. Lošinj je na sjeverozapadnom kraju puta kojim su stoljećima prometovali jedrenjaci. Zbog preglednosti nad izlazima iz Liburnije prema pučini posebno je važan bio grad Osor. Otok je bio naseljen već u mlađem kamenom dobu čemu su pogodovale brojne špilje. Kasnije otok naseljavaju pripadnici ilirskog plemena Liburna koji grade stalne nastambe. Poslije propasti ilirske države u vremenu od 6. do 9. stoljeća, istočnim jadranskim obalama i otocima zavladao su Rimljani.

Pri dolasku Hrvata na obale Jadrana u 7. stoljeću, otok Lošinj nije bio naseljen ali je i kao takav bio u sastavu hrvatske države od 8. do 10. stoljeća. Vlast Venecije na otoku je uspostavljena 1000. godine i trajala je s prekidima kada je otok bio u vlasti ugarsko-hrvatskih vladara sve do konačne propasti Mletačke Republike 1797. godine. Mirom u Campoformiju 1797. godine, Napoleon ukida Mletačku Republiku i sve njezine posjede na Jadranu ustupa Austriji. Požunskim mirom 1805. godine, Austrija prepušta Napoleonu Dalmaciju i dio Istre a sam otok Lošinj postaje dijelom

Francuskog carstva, tako da 1809. godine postaje dio Napoleonovih Ilirskih pokrajina. Oko otoka Lošinja više su se puta borile engleske i francuske flote.

Odlukom Bečkog kongresa 1814. godine Lošinj je s čitavom obalom istočnog Jadrana i otocima pripao Austriji i ostao u njezinu sastavu sve do kraja prvog svjetskog rata. U ratu koji je izbio 1859. godine između Austrije te Francuske i Sardinije, vodile su se česte pomorske bitke u lošinjskim vodama. Lukom Malog Lošinja se jedno kratko vrijeme služila francuska mornarica kao glavnom pomorskom bazom na sjevernom Jadranu. Za druge austrijske vladavine otok Lošinj i gradovi Mali i Veli Lošinj, doživljavaju veliki gospodarski procvat, osobito u brodarstvu i brodogradnji. Rapalskim ugovorom 1920. godine prestaje utjecaj Austrije i Lošinj je priključen Italiji gdje je i ostao sve do pred kraj drugog svjetskog rata.

Drugo područje od interesa koje ulazi u povijesni prostor za ova istraživanja je Istra, gdje se posebno izdvaja Pula kao mjesto u kojem se na očit način prepoznaju neprekinutosti međudjelovanja mnogih raznorodnih zajednica od najstarijih vremena koje su utisnule svoje tragove u sve pore života, a potom i posebno snažne promjene sa dugoročnim posljedicama nastale zbog odluke da Pula bude središte vojno-pomorskih snaga Srednje Europe u nastajanju.

Pula

Pula je naseljena već u neolitikumu, postoje tragovi starogrčke keramike, ali u pismenom obliku se spominje tek u rimsko doba. Najveći uspon Pule je pod Septimijem Severom pri kraju 2. stoljeća i početkom 3. stoljeća. Nakon pada Zapadnorimskog carstva Pula je kratko pod istočne Gote. Za bizantskog vladanja od 544. godine do sredine 8. stoljeća Pula razvija živu trgovinu sa istočnim Mediteranom. Potkraj 8. stoljeća Pula pada pod franačku vlast. a 1000. godine Venecija je proširila vlast i na Pulu. Sredinom 12. stoljeća dio stanovništva Pule je zajedno sa istarskim gusarima napadala venecijanske brodove zbog čega je 1150. godine pod zapovjedništvom generala Domenica Morosina Venecija sa 50 brodova napala Pulu, ali se grad ubrzo oporavio i osnažio svoju mornaricu koja je konkurirala venecijanskoj. Nakon napada Pisanaca 1193. godine grad Pula je potražio savezništvo Genove što nije doneslo osobitih prednosti, tako da Pula 1331. godine pada pod Mletke. Međutim u neprestanim sukobima Venecije i Genove, Pulu zauzima Genova 1354. godine, a nakon pobjede u pomorskoj bici pred Pulom 1379. godine, genovljani strašno opljačkaju Pulu. Poslije toga grad nazaduje, javljaju se kuga, širi se malarija kroz 15. 16. i 17. stoljeće. Nakon napada senjskih uskoka mletački Senat odlučuje utvrditi Pulu 1619. godine. Tridesetih godina 17. stoljeća francuski inženjer A. Deville izgradio je tvrđavu i uredio luku.

Mirom u Campoformiu 1797. godine Pula i cijela Istra dolaze pod austrijsku upravu. Tek 1856. godine Pula postaje glavna ratna luka Austrije i počinje se sa gradnjom Arsenala u kojem je uskoro radilo 2000 radnika. Broj stanovnika Pule je porastao 1880. godine na 18000 a 1886. godine kroz pulsku luku je prošlo 1700 brodova. Austrijska vlast u Puli pod burnim okolnostima prestaje 1918. godine, kada najprije na osnovi "jugoslavenske deklaracije" nastupa na svega 6 dana vojna i civilna jugoslavenska vlast, poslije čega 5. studenog 1918. godine ulaze talijanske trupe, a takvo se stanje ratificiralo Rapalskim ugovorom 1920. godine kada Pula zajedno ulaze u sastav Italije sve do 1943. godine.

Još su četiri mjesta na jadranskoj obali zbog svojih prirodnih i povijesnih značajki bila izložena međudjelovanjima koja su važna za ova istraživanja: Senj, Karlobag, Šibenik i Boka Kotorska. U tim su mjestima zaostali odjeci sraza Mediterana i kontinentalne Srednje Europe u nešto manjem opsegu nego u Rijeci i Puli, ali dovoljno zamjetni da se ne mogu izostaviti.

Senj

U prvom ilirskom ili čak predilirskom naselju na mjestu današnjeg Senja već prije dolaska Rimljana naselili su se brojni grčki i italjski trgovci. U rimsko doba bio je u sastavu provincije Ilirik, potomje Dalmacije. U vrijeme doseljavanja Slavena Senj je bio od vlašću Bizanta, a potkraj 8. stoljeća priznavala se franačka vlast, nakon čega Senj ulazi u sastav hrvatske države, kada se zbog povoljnog položaja razvija u jedno od najvažnijih mjesta u Hrvatskoj. Godine 1184. godine darovao je hrvatsko-ugarski kralj Bela III Senj redu templara.

Hrvatsko-ugarski kralj Ferdinand I podvrgao je 1527. godine Senj izravno svojoj vlasti ali je zadržao određene povlastice Senjana. Pod Habsburgovcima Senj je zadržava povlastice. Provalom Turaka grad značajno propada, dolaze brojne izbjeglice, podižu se zaštitni bedemi 1537. godine. U to vrijeme u Senju djeluju smioni ratnici i gusari, senjski uskoci, koji decenijama brane grad od Turaka i Mlečana. Po zaključenju mira u Parizu 1617. godine uskoci moraju napustiti Senj i naseliti se u unutrašnjosti a u grad dolazi njemačka vojna posada, koju postupno zamjenjuju Hrvati. Po prestanku neposredne turske opasnosti 1689. godine nastavljaju se nastojanja za ostvarenje gradskih prava u čemu se ističe Pavle Ritter Vitezović.

Senj se gospodarski oporavlja te stiče nove privilegije što uz oslobođenje zaleđa dovodi do i oživljavanja trgovine. Obnavlja se i senjska mornarica. Naoružani brodovi senjskih trgovaca sudjelovali su u 18. stoljeću u borbama na moru povodom Poljskog nasljednog rata od 1733. do 1736. godine. Kao dio Austrijskog primorja Senj je 1752. godine bio pod upravom tršćanske intendancije ali je već 1776. godine, zajedno s Karlobagom, vraćen Vojnoj krajini.

Značaj Senja raste izgradnjom ceste Karlovac Senj (Stara Jozefina) 1779. godine. Car Josip II 1781. godine dodjeljuje Senju pravo na održavanje dva sajma godišnje i odredio da senjski brodovi budu naoružani zbog zaštite od pirata. Senj potpada kratkotrajno od 1809. do 1813. godine pod Napoleonovu Ilirsku provinciju, a potom je vraćen pod upravu Austrije. Formalno sjedinjenje s Hrvatskom provedeno je 1871. godine. Nakon sloma Austro-Ugarske 1918. godine Senj je ušao u sastav Kraljevine SHS.

Dobra luka i ceste omogućile su Senju da razvije pomorsku i kopnenu trgovinu. Izvozila se stoka, drvo, koža, sir, a uvozilo staklo, bronca i drugo. Do 181. godine kada je utemeljena Akvileja, preko Senja se odvijala trgovina jantarom iz baltičkih zemalja. Unatoč velikog prometa panonskih poljoprivrednih proizvoda temelj senjske trgovine je bilo drvo. Kao u srednjem vijeku kada je Senj bio jedna od najpoznatijih luka Mediterana za izvoz drva tako i potkraj 18. stoljeća Senj izvozi uglavnom drvo u Italiju, Grčku, Egipat, Španjolsku i Maltu i ima mornaricu od 60 brodova uglavnom izgrađenih u vlastitim brodogradilištima.

Pored brodogradilišta rade i radionice za izradu jedara i konopa. Proširenje luke završava četrdesetih godina 19. stoljeća. Za rastuću francusku vinsku proizvodnju se izvozi drvo za bačve izravno u Bordeaux. Otvaranje željezničke pruge Sisak-Zidani Most 1862. godine veći dio roba se usmjerava prema Trstu, što je uzrokovalo krizu trgovine južno od Save uključujući i Senj. Spajanje Karlovca preko Zagreba još više otežava situaciju. Otvaranje riječke pruge 1873. godine je konačni udarac razvoju trgovine u Senju.

Karlobag

Pod imenom Karlobag ili Bag se spominje tek od 1580. godine. Od 14. stoljeća pripada krbavskim knezovima. Turci potpuno pljačkaju Karlobag 1525. godine, nakon čega je mjesto napušteno na neko vrijeme. Odlaskom Turaka bečki dvor nastoji obnoviti život u Karlobagu. U doba nadvojvode Karla obnavlja se porušeno mjesto 1579. godine, otvara se luka i oživljava trgovina sa zaleđem. Napušta se stara utvrda, izgrađuju se nove kuće, nova crkva i kapucinski samostan, a Marija Terezija daje stanovnicima posebne povlastice prema gradskom statutu i povelji iz 1757. godine.

Cesta prema Gospiću je građena 1786. godine a proširen 1845. godine. Prije gradnje ličke željeznice Karlobag je imao razvijenu trgovinu sa Likom. Iako pomorsko naselje, Karlobag je uvijek bio čvršće povezan sa zaleđem pa se nije razvio tipičan mediteranski način života, pogotovo što je današnje naselje nastalo pod Vojnom krajinom.

Šibenik

Šibenik je u drugoj polovini 11. stoljeća kraljevski kastrum. Spominje se 1066. godine kada je u njemu boravio kralj Petar Krešimir IV. U sukobima između hrvatsko-ugarskih kraljeva s jedne i Mletaka i Bizanta s druge strane u 12. stoljeću, Šibenik dijeli sudbinu ostale primorske Hrvatske. Potkraj 1358. godine Šibenik priznaje suverenitet hrvatsko-ugarskog kralja Ludovika I. Otpor Šibenika, koji se nije htio predati Mlecima, doveo je 1411. godine do ugarsko-mletačkog rata. U daljnjem ratovanju Mlečana protiv Žigmunda za Dalmaciju, Šibenik je važna baza mletačke mornarice. U metežu daljnjih zbivanja, kada je Ladislav Napuljski prodao Mlecima svoja prava na Dalmaciju, Mlečani 1409. godine pokušale osvojiti Šibenik. Bez dovoljne pomoći kralja Žigmunda, grad je konačno 1412. godine pao pod Mlečane. Turci se primiču 1522. godine na svega 10 km od Šibenika. Šibenčani uspješno brane svoj grad od turske opsade 1647. godine.

Godine 1649. kuga je poharala Šibenik. U razdoblju mletačko turskog mira od 1541. do 1571. godine Šibenik se malo oporavlja, što je potrajalo sve do propasti Mletačke republike 1797. godine. Pomorstvo i trgovina su stvorili znatno blagostanje koje je dovelo i do značajnih uzleta u kulturi i graditeljstvu, na primjer šibenska katedrala. Od propasti Mletačke Republike je Šibenik, izuzev kratke francuske okupacije, zajedno sa ostalom Dalmacijom bio pod vlašću Austrije do 1918. godine kada ulazi u sklop Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.

U borbama između hrvatsko-ugarskih vladara i Bizanta, Šibenčani u drugoj polovini 12. stoljeća plijene na Jadranu brodove, u prvom redu italske. Poslije smrti Ludovika I na Jadranu se razmahalo gusarenje a šibensko vijeće naređuje da se protiv gusara naoružaju 3 galije. U 14. stoljeću uspostavljena je nesmetana plovidba i živa trgovina sa Senjom, Karlobagom i Rijekom, kamo šibenski brodovi dovoze vino, ulje i sol, a odvoze žitarice i drvo. Šibensko se vino odvozi i u Dubrovnik..

U borbi protiv Turaka se ističu brojni šibenski pomorci a u vodama Levanta se bore šibenski mornari na galijsi Svet Juraj. U 15. stoljeću Šibenčani slove za smione pomorce i zove ih se piratima (piratae). U 15. stoljeću se podiže novo brodogradilište gdje su se gradili i veći brodovi, na primjer u 17. je stoljeću tu izgrađen trojarbolni galijun kao rezultat već neprednih mogućnosti za to doba.

Za vrijeme Mletaka pomorstvo u Šibeniku opada jer Mlečani štiteći svoje interese ograničavaju slobode pomorske trgovine. Šibenski primorci obraćaju veću pažnju ribolovu koje se jako razvija u 18. stoljeću. Pod austrijskom se upravom grad ponovo polako oporavlja, obnavlja se lučki promet, 1871. godine se gradi novi gat za pristan brodova, a 1895. godine je Šibenik na trećem mjestu po prometu roba u luci iza Splita i Zadra. U drugoj polovini 19. stoljeća i početkom 20. stoljeća razvija se u Šibeniku parobrodarstvo, a društvo Pio Negri sa 5 brodova 1905. godine se spojilo 1907., godine sa nekoliko drugih društava u novo društvo Dalmacija.

Boka Kotorska

Boka Kotorska je prostrani razgranati Zaljev koji se sastoji od triju manjih zaljeva: vanjskog Hecegnovskog ili Toplanskog, srednjeg Tivatskog i unutrašnjeg Risansko-morinjnsko-kotorskog. U dvije tisuća godina poznate povijesti u boki su obitavali i ostavili značajnih tragova svoje prisutnosti te mnoge rezultate međudjelovanja Iliri, Grci, Rimljani, Bizantici, te na kraju Slaveni koji su se održali od 7. stoljeća do današnjih dana.

168. godine Boka je došla pod rimsku vlast i uključena u provinciju Dalmacija. Potkraj 5. stoljeća Rimljane su na kratko vrijeme zamijenili Goti, a u 6. stoljeću potpada pod Bizant. U 12. stoljeću Kotor zauzima veliki župan raški Stefan Nemanja. U sklopu srednjovjekovne Srbije Kotor je sa vrlo visokom autonomijom ostao od 1186. do 1371. godine i bio najveća izvozna i uvozna luka za robe s Balkanskog poluotoka i Mediterana. Pod protektorat hrvatsko-ugarskog kralja Ludovika I Kotor dolazi 1371. godine a zatim bosanskog kralja Tvrtka I, koji je tada izgradio grad Herceg-Novi na ulazu u Boku Kotorsku. Poslije Tvrtkove smrti 1391. godine Kotor je djelovao posve samostalno sve do 1420. godine kada je zatražen mletački protektorat, nakon čega se gasi autonomija. Prisustvo Turaka od 1483. godine je ometalo trgovinu, što je trajalo do 17. stoljeća. Za vrijeme Napoleonovih ratova Boka je doživjela 4 okupacije. Poslije pada Mletačke republike Boku je zauzela Austrija i držala od 1787. do 1806. godine. Nakratko je Boka došla pod rusku vlast u razdoblju od 1806. do 1807. godine, potom pod francusku vlast od 1807. do 1814. godine. Jedno vrijeme 1813/1814. godine Bokom su upravljale provincije Crna Gora i Boka Kotorska pod mitropolitom Petar I Petrović-Njegoš. Na Bečkom kongresu Boka je pripala Austriji koja ju je držala do 1918. godine.

Od početka 17. stoljeća sva su se mjesta u Boki osim Kotora bavila pomorskom trgovinom, imala velike flote i dobro živjeli. Promjene u pomorstvu početkom 19. stoljeća dovele su do propasti Bokeljske pomorske trgovine, pogotovo što Austrija u to vrijeme Boku smatra samo pograničnom postajom u čiji razvoj ne treba ulagati. Nezadovoljstvo Bokelja pod Austrijom dovelo je ideje o ujedinjenju južnoslavenskih zemalja i neuspjelih ustanaka 1869. i 1882. godine. Nakon Prvog svjetskog rata Boka je u sastavu Kraljevine SHS.

S ovim je pregledom opisano vrijeme i prostor, te najvažnija područja i mjesta koji određuju povijesni okvir za proučavanje međudjelovanja raznorodnih zajednica u ovim istraživanjima.

UTJECAJ SREDNJE EUROPE NA BRODOGRADNJU MEDITERANA

Nakon Austro-ugarske nagodbe 1867. godine, Austro-Ugarska je, u nastojanju da se afirmira kao pomorska sila, na početku na Jadranu i Mediteranu, a potom vjerojatno i na svjetskim morima i oceanima, počela graditi svoju trgovačku i ratnu flotu, uređivati Pulu kao baznu ratnu luku, a Šibenik i Boku Kotorsku kao manja pomorska uporišta.

Kad se 70-ih godina 19. st. pojavila kriza u pomorskom brodarstvu zbog izmjene pogona od jedara na paru, i kad su parobrodi preuzeli vodstvo u plovidbi, došlo je, kao i u čitavom svijetu, i na Mediteranu do neizbježivih promjena. Mnogi se mali brodovlasnici nisu znali snaći u novim prilikama pa su ekonomski stradali. Austro-ugarskim interesima je kriza u pomorstvu dobro tada došla. Austro-ugarska se nakon te revolucije na području plovidbe nastale uvođenjem parnih strojeva oslobodila dotadašnje konkurencije, a u isti mah i svoje do tada isključivo kontinentalne orijentacije, te je napokon postala dijelom pomorska država sa značajnim industrijskim znanjima, iskustvima i proizvodnim potencijalima. Parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd, osnovano već 1836. u Trstu, naglo se razvijalo te je postalo i u obalnoj plovidbi najopasniji takmac drugim poduzećima koja su osnovana u Trstu i drugim mjestima Jadranske obale krajem XIX. stoljeća.

Unapređenju tršćanskog brodarstva i trgovine imala je poslužiti i željeznička politika Austrije, kojoj se nešto kasnije pridružila i Ugarska. Austrijska Južna željeznica spajala je samo Trst s austrijskim zaleđem, a od ostalih gradova na Jadranu normalnom prugom bila je spojena sa zaleđem još jedino Rijeka, koju je forsirala Ugarska kao svoj emporij. Da bi se razvila pomorska privreda i olakšao financijski položaj brodarskih poduzeća, Austrija je, kao i većina drugih pomorskih zemalja, počela davati financijske beneficije u raznim oblicima. Ali povlastice koje je država odobrila, nisu davane radi podizanja trgovačke mornarice, nego u prvom redu da bi se, jačim njenim razvojem, olakšao izvoz industrijskih proizvoda iz njemačkih (i čeških) krajeva Austrije i sirovina iz ostalih krajeva, u prvom redu iz Ugarske.

Povoljnim prijevoznim tarifama vlada je omogućila proizvođačima da se takmiče na svjetskim tržištima, osobito na Mediteranu, Levantu i Dalekom istoku. Tako je vozarina za prijevoz šećera bila niža nego što je iznosila taksa za prolaz kroz Sueski kanal, da bi se omogućio plasman šećera u tim krajevima. Šećer iz Češke, Moravske i Ugarske bio je jedan od glavnih artikala koji se prevezio tim subvencioniranim prugama. Slično je bilo i sa staklom iz Sudetskih krajeva. Subvencioniranje brodogradnje bilo je uvjetovano time da brodogradilišta upotrijebe najvećim dijelom građevni materijal iz Austrije i Ugarske. Tu povlasticu iskorištavale su željezare i tvornice strojeva (Alpinemontan, Witkovitz, Ganz), koje su brodogradilištima zaračunavale takve cijene da je dobar dio subvencija za mornaricu bio zapravo subvencioniranje teške industrije u zemlji i dobra prilika vlasnicima tih poduzeća za bogaćenje. Brodogradilišta su se premirala na taj način što je svaki brod koji je izgrađen u domaćim brodogradilištima, a ispunio je zakonske uvjete, uživao posebnu premiju. Takvi su brodovi bolje prolazili nego brodovi izgrađeni u inozemstvu.

Ugarska je poslije 1867. uložila velike kapitale da bi podigla Rijeku kao svoju luku na Jadranu sa neposrednim izlazom na Mediteran, a potom i na svjetska mora i oceane, i planski pomagala razvitak brodogradnje i pomorstva u tim krajevima. Tome je pridonijela i izgradnja željezničke pruge Karlovac - Rijeka i Šent Peter (Pivka) - Rijeka 1873. Preko Rijeke izvozili su se proizvodi Podunavlja u područja Mediterana. Parobrodarske pruge vezale su Rijeku sa svim važnijim lukama zapadne i južne Europe na Mediteranu. Najveće ugarsko parobrodarsko društvo Adria, osnovano 1883., održavalo je redovnu plovidbenu službu sa zapadnim prekomorskim krajevima. Kad je Rijeka počela cvasti, sve su druge stare luke u Hrvatskom primorju postepeno gubile na važnosti, jer je Rijeka apsorbirala gotovo čitav promet iz srednje Europe prema Mediteranu.

Između Austrije i Ugarske je u to doba došlo je i do jake konkurencije u davanju tarifnih povlastica Rijeci i Trstu, a isto tako do konkurencije u privlačenju prometa. Zaslugom hrvatskih pomorskih krugova Rijeka je sačuvala prvenstvo u obalnoj plovidbi, iako su Mađari nastojali potisnuti utjecaj domaćih, pomorstvu orijentiranih dijelova pučanstva na Rijeci u korist talijanskoga i svoga vlastitoga. U početku XX. stoljeća znatno se razvilo parobrodarstvo u ugarskoj polovini Monarhije, u prvom redu zaslugom hrvatskih pomorskih krugova. Iako je između Austrije i Ugarske vladala oštra konkurencija u politici subvencioniranja parobrodarskih društava, postojala je među tim društvima, osobito na prugama za inozemstvo, uska suradnja. Između Austrijskog Lloydja i Adrije sklopljen je sporazum po kojem će parobrodi Austrijskog Lloydja održavati pruge istočno od crte Jadran - zapadna granica Egipta, a Adria pruge Jadran - zapadno od te crte. Parobrodi Austrijskog Lloydja nisu održavali pruge sa zapadnom Europom, odnosno Amerikom, a parobrodi Adrije nisu pristajali u lukama Levanta ni u lukama iza Sueskog kanala. Austrijski Lloyd održavao je u prometu s inozemstvom brze pruge Trst - Aleksandrija i Trst - Carigrad, putničko-teretne pruge s lukama Grčke, Sirije, Palestine, Cipra i sredozemnim lukama Male Azije te s lukama Crnog mora do Odesse i Batumija. Osim toga održavao je i prugu Jadran - Suez - Aden - Karachi - Bombay - Colombo - Madras - Calcutta - Penang - Singapore - Hong Kong - Shanghai do Japana i prugu Jadran - istočna Afrika do Durban. Adria je održavala i pruge s lukama zapadnog Sredozemnog mora, zatim s lukama zapadne i sjeverne Europe, te prugu Jadran - Brazil, preko koje je išao najveći dio uvoza kave. Međutim, parobrodi Austrijskog Lloydja pristajali su i na Rijeci, a parobrodi Adrije u Trstu, tako da su obje luke imale izravne veze sa svim lukama u kojima su pristajali parobrodi subvencioniranih pruga. Trst je imao i emigrantske pruge s New Yorkom i Buenos Airesom, koje je održavalo društvo Austro-Americana iz Trsta, a emigrantsku prugu Rijeka - New York vršilo je po posebnom sporazumu s Ugarskom englesko društvo Cunard Line. Obalna plovidba, koju je subvencionirala Austrija, održavala je uglavnom longitudinalne pruge Trst - Dalmacija do Kotora i lokalne pruge između pojedinih luka austrijske monarhije. Ugarska je subvencionirala društvo Ungaro-Croata, koje je, pored lokalne plovidbe u Hrvatskom primorju, održavalo putničke i teretne pruge između Rijeke i Dalmacije. Međutim, na Jadranu je postojala uska suradnja između Austrijskog Lloydja i parobrodarskog društva Dalmatia s jedne strane i Ungaro-Croate s druge, pa su brze pruge Trst - Kotor i Rijeka - Kotor imale kombinirani red plovidbe, tako da je društvo Dalmatia imalo brzu prugu jedan dan s Trstom, a drugi dan Ungaro-Croata s Rijekom, jer su parobrodi bili jedina veza koja je spajala Dalmaciju s ostalim dijelovima Austro-Ugarske.

Stanje austro-ugarske trgovačke mornarice 1914:

Zemlja	Kategorije plovidbe	Broj brodova	brt	nrt
Austrija	duga plovidba	160	587 140	
	velika obalna plovidba	26	10 025	
	mala obalna plovidba	1 608	61 751	
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		1 794	658 916	479 993
Ugarska	duga plovidba	67	210 260	
	velika obalna plovidba	5	3 520	
	mala obalna plovidba	152	16 396	
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		224	230 176	143 750
Ukupno:		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		2 018	889 092	623 743

Bez malih jedrenjaka, ribarskih brodova i drugog Austro-Ugarska je zauzimala deveto mjesto među trgovačkim mornaricama u svijetu, i to iza Nizozemske, a ispred Danske.

RAZVOJ OBRAZOVANJA, ZNANOSTI I TEHNOLOGIJE NA JADRANU

Počeci tehničkog obrazovanja i stvaranje stručne literature, posebice brodograđevne za potrebe ratne ali i trgovačke brodogradnje vezuju se za tadašnju Austriju, koja se među prvima upustila u gradnju željeznih brodova već negdje od druge polovice 19. stoljeća. U to vrijeme ratne mornarice dobivaju ogroman značaj i glavna obilježja državne moći. Otvaranjem Carsko-kraljevske mornaričke akademije u Rijeci ostvaruju se uvjeti za temeljito obrazovanje visokoškolskih domaćih kadrova tehničkog usmjerenja. U prvo je vrijeme cijeli sustav visokoškolske naobrazbe bio predviđen za potrebe austrougarske mornarice. Carsko-kraljevska mornarička akademija (Marine Akademie) u Rijeci počinje s radom nakon premještanja iz Trsta 1857. godine, ali je zbog ratnih sukoba sa Italijom i Francuskom prve godine veći dio vremena djelovala na fregati Venus. Akademija nastavlja sa neprekinutim radom u Rijeci 1866. godine, sve do 1918. godine, odnosno do kraja Prvog svjetskog rata. Pored toga, mora se istaknuti da je u vremenu od 1912. do 1918. godine u Rijeci djelovala Mađarska kraljevska trgovačka akademija.

Rad Mornaričke akademija u Rijeci je posljedica strateških razloga bečkog Dvora, zbog izloženosti Pule kao glavne Ratne luke napadima s mora, te zbog boljeg geografskog položaja i povezanošću s Bečom. Kao dodatni, ne posve beznačajni razlog je i osnivanje austrijskog Yacht-kluba sa sjedištem u Opatiji. U tadašnjoj je Austriji ustrojen ambiciozni znanstveni-tehnički sustav za izgradnju ratne flote i izobrazbu kadrova. Stoga u Puli djeluje Carsko-kraljevski mornaričko-tehnički odbor (K. K. Marine-technisches Komitee) sa 8 odjela i 50 zaposlenih inženjera brodogradnje, strojarstva i elektrotehničke struke. Program nastave na Akademiji je bio četverogodišnji, trajao je 8 semestara, i time je zapravo započet značajan i dugoročni proces visokoučilišnog tehničkog obrazovanja osobito usmjerenog na brodogradnju, pomorstvo i strojogradnju. Osim pomoračkih i vojnih sadržaja, predavali su se i opće tehnički i brodograđevni predmeti kao tehničko crtanje, znanost o materijalima, konstrukcija broda, otpor i pogon broda, hidrostatika i stabilitet broda, tehnologija gradnje, brodsko strojarstvo i oprema broda.

Na Akademiji su se školovali mnogi hrvatski ljudi za gradnju i održavanje brodova, te za pomoračka zvanja. Akademija je imala dobro opremljene laboratorije za fiziku i kemiju, te je 1886. godine u Rijeci po prvi put fotografirano puščano zrno u letu. U radu Mornaričke akademije u Rijeci važnu ulogu su odigrali Hidrografski zavod i Mornarička knjižnica u Puli. Na poticaj iz Mornaričke akademije 1868. godine u Rijeci je utemeljena meteorološka postaja. Mornarička akademija je promicala spregu znanosti, obrazovanja i proizvodnje, primjenjujući nastavne programe u skladu sa vodećim industrijskim zemljama. Kod svega toga se mora imati na umu da je Austrija među prvima na kontinentalnom dijelu Europe pokrenula gradnju željeznih brodova s parnim pogonom.

Prvih je godina program studija uključivao 31 predmet, ali je 1871. godine nastavni program usklađen s uobičajenim gradivom na višoj realnoj školi (Oberrealschule). U nastavnom programu su bili zastupljeni sadržaji iz više matematike, nacrtna geometrije, tehničkog crtanja, kemije, fizike, mehanike, te gradnje brodova, parnih strojeva i brodske opreme, u trajanju od 33 do 37 sati tjedno. U Mornaričku akademiju su se upisivali završeni pitomci mornaričke ili drugih vojnih škola, te pojedinci iz građanstva. Pitomci koji bi iz većine predmeta postigli izvrstan uspjeh dobivali bi dočasnička zvanja Schiffbau-Ingenieur-Cadetten. Prema zahtjevu Dvorskog ratnog savjeta još iz 1838. godine, proučavao se rad, konstrukcija i izrada parnih strojeva za civilne i vojne potrebe (Dampfmaschinenwesen). Već se 1866. godine opći predmet Nauka o parnim strojevima (Dampfmaschinenlehre) proširuje sadržajima potrebnim za predmet Nauka o brodskim parnim strojevima, da bi se 1882. godine uveo predmet Nauka o brodskim strojevima (Schiffmaschinenlehre). Od 1882. godine uvodi se Nauka o gradnji broda (Schiffbaukunde) sa elementima poznavanja materijala u brodogradnji, procesa gradnje, održavanja i dokovanja uz izradu proračuna i nacрта. Nastavno je osoblje bilo probrano po vrlo visokim stručnim i

znanstvenim kriterijima iz tada gospodarski najrazvijenijih područja Austrije, Njemačke, Češke i Ugarske. Voditelj studija je imao položaj prorektora. Tijekom prvih godina djelovanja Akademije položaj prorektora obnašao je profesor dr. Adalbert Kunes. Fiziku i mehaniku je u prvo vrijeme predavao profesor Stahlberger, a potom profesori Salcher i Gruber. Matematiku i nacrtnu geometriju predavali su profesori Albrecht v. Tegetthof, Julius Wolf, Julius Peterin, Erns Mayer i drugi, a prirodne znanosti i kemiju Josef Koettstorfer. Nakratko se predavao i ilirski jezik, a poučavao ga je J. Bosek. Stručne predmete o gradnji broda, parnih strojeva, nauke o toplini predavali su inženjeri Kluger, Lollok, Friba, Margutti, Wanka i drugi. Rad Akademije je pratila i vrijedna izdavačka aktivnost, tako da je 1855. godine u rijeci tiskana knjiga V. Lolloka o gradnji broda, a 1890 u Puli knjiga J. Fassela o brodskim strojevima, a 1982. godine elektrotehnički udžbenik M. Burstyna.

Godine 1866. godine se po prvi put spominje Carsko-kraljevski mornarički-tehnički odbor (K. K. Marine-technisches Komitee) sa sjedištem u Puli čiji je osnovni zadatak bio ustrojen kao znanstveno-tehnički sustav za podršku izgradnje snažne ratne flote i izobrazbu kadrova u područjima brodogradnje, strojarstva, topništva, torpedništva, morskog mineralstva, tehnologije i elektrike, hidrografije i navigacije, a sve to oslonjeno na Carsko-kraljevsku mornaričku knjižnicu (K. k. Marine Bibliothek) u Puli.

Mornarička je knjižnica prvotno bila utemeljena u Veneciji na samom početku 19. stoljeća, da bi preko Trsta stigla prvi puta u Pulu, a nakon premještanja se preko Češke i Austrije, vratila opet u Pulu, gdje je priznato djelovala kao sljedbenik znanosti, i riznica mudrosti ancilla studii. Carsko-kraljevska mornarička knjižnica u Puli, vjerojatno najbogatija vojnopomorska knjižnica na Mediteranu sa oko 40 tisuća svezaka na svim svjetskim jezicima, opsluživala je potrebe visokostručne izobrazbe kadrova ratne mornarice sa bogatim fondom opće, tehničke i posebne stručne literature, sačuvane još iz 16. stoljeća.

Za Bakar je vezana važna djelatnost razvoja školovanja pomoraca koji je započet još 1790. godine pokušajem osnivanja privatne nautičke škole i pisanim uputama o pomorstvu i navigaciji «L'arte di navigare» iz 1826. godine. Državna javna dvorazredna nautička škola osnovana je 1849. godine, međutim prestala je s radom za vrijeme apsolutizma 1854. godine, ali je obnovljena 1871. godine i proširena na četiri razreda 1884. godine i na sedam razreda 1899. godine. Pomorska škola prerasta u Pomorsku akademiju 1917. godine i kao nastavni jezik se uvodi hrvatski.

Prvotnu ideju o torpedu kao pokretnoj mini koja se lansira sa obale iznio je 1859. godine Riječanin Giovanni Blasius Luppis de Rammer iz imućne obitelji brodovlasnika i trgovaca. Na samom početku 1860. godine razmatrao je i mogućnost izrade obrambenog mornaričkog oružja za zaštitu obale (salvacoste) u obliku plovila bez posade, napunjeno eksplozivom i upravljano sa obale sustavom konopaca. Kasniji gradonačelnik Rijeke u razdoblju od 1872. do 1896. godine, Giovanni Ciotta, povezo je strojarskog inženjera Roberta Whiteheada i Lupisa sa ciljem da usavrše ideju i izrade prototip torpeda. Umjesto prvotno zamišljenog površinskog plovila, prototip u obliku podvodnog projektila je završen 1866. godine. Vođenje torpeda se ostvarilo takozvanom tajnom komorom ili dubinskim stabilizatorom, a umjesto navijene opruge za pogon se koristio stlačeni zrak, na osnovi Compound sustava sa dvocilindarskim strojem koji je osiguravao domet od oko 200 metara. Prvo ugrađeno vlastito rješenje Whiteheada za upravljanje putanje pomoću hidrostatske ploče i stabilizacijskog njihala ubrzo je bilo znatno poboljšano ugradnjom Obryeva žiroskopa. Prvi Luppisov model torpeda je bio dužine od jednog metra, a prava je veličina torpeda iznosila 6 metar dužine i promjer 345 odnosno 406 milimetara a brzina oko 6 uzlova. Kasnije je riječki torpedo postizao brzinu i preko 50 uzlova. Torpedna lansirna cijev promjer 457 milimetara prvi put je u Rijeci ugrađena u austrijsku topovnjaču «Gemse» 1867. godine, koja je tako postao prvi torpedni brod na svijetu.

Prvu acetilensku svjetiljku za noćno ribarenje izumio je 1898. godine Iva Dellaitti, poduzetni ribar iz Senja, a svjetiljku je ispitala i preporučila austrijska pomorska uprava.

Akademik Andrija Mohorovičić rođen 1857. godine u Voloskom, pohađao je gimnaziju u Rijeci, studij matematike i fizike u Pragu, predavao je meteorologiju i astronomiju na Nautičkoj školi u Bakru, a svjetski slavu na području seizmologije je postigao zakonom o porastu brzine potresnih valova s dubinom te utvrđivanjem plohe diskontinuiteta između kore i plašta Zemlje.

Znanstvenik svjetskog ugleda p. Salcher na Mornaričkoj je akademiji u Rijeci 1886. godine uz pomoć riječkog gimnazijskog profesora A. Rieglera snimio let puščanog zrna pri nadzvučnoj brzini s pojavom tlačnih zvučnih valova što je u daljnjim istraživanjima zvučnog zida koristio Ernst Mach u Pragu, potom je 1889. godine otkrio pojave valova i vrtloga pri istjecanju stlačenog zraka.

U početku su inženjeri dolazili iz Češke, Austrije i Mađarske gdje su već dulje vrijeme djelovale visoke tehničke škole. Većina je strojarskih inženjera u Hrvatskoj početkom 20. stoljeća tehničku naobrazbu stekla u industrijski razvijenijim sredinama tadašnje Austro-Ugarske, Beču, Pragu, Budimpešti, Grazu i Zurichu. Znatan broj inženjera rodnom iz Hrvatske na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće postiže značajne rezultate i postaju vodećim stručnjacima i istaknutim sveučilišnim nastavnicima, na primjer profesor Adam Armanda iz Mošćenice, profesor Stanko Šilović iz Praputnjaka koji je bio jedno vrijeme direktor brodogradilišta i Kraljevici i brodogradilišta Lazarus u Rijeci, profesori Leopold Sorta, Miroslav Mikuličić i Ivo Hercigonja sa Sušaka, Boris Černe iz Opatije, Stipan Ercegović i Rudolf Bosner iz Rijeke, Josip Šretner i drugi. Kao glavni brodograđevni inženjer austrijske ratne mornarice spominje se Gjuro Stipetić, koji je diplomirao na Visokoj tehničkoj školi u Beču, a kasnije bio redoviti sveučilišni profesor brodogradnje u Zagrebu. Glavni inženjer strojarske struke je bio Josip Žimnić.

POVIJESNI OKVIRI RAZVOJA BRODOGRADNJE I POMORSTVA NA KVARNERU SA SREDIŠTEM U RIJECI

Život uz obale i na otocima Kvarnera od pamtivijeka je stanovnike upućivao na gradnju plovila što su omogućavala život i opstanak. S vremenom se primitivnost tih plovila gubila uslijed povijesnih međudjelovanja na obalama Mediterana gdje su se plovila poboljšavala na iskustvima i po ugledu na naprednije brodograditelje Feničane i Grke. Međudjelovanja na Mediteranu su se ostvarivala između manje naprednih i naprednijih koji su doplovljivali kao trgovci i gusari, te kao osvajači ili osnivači kolonija.

Zbog izvora pitke vode i duboka morskog zaljeva u ušću rijeke Rječine susretao se kopneni i morski put trgovine i zamjene robe gdje se ostvaruju jaka međudjelovanja u susretu kontinentalne i mediteranske civilizacije. Jantarski put iz dalekog sjevera prema bogatim mediteranskim gradovima, ostavio je na kvarnerskim otocima materijalne dokaze svoga davnog postojanja i međudjelovanja dalekog hladnog Sjevera sa toplim Mediteranom.

Životni tokovi i posebne karakteristike klime i mora u Kvarnerskom zaljevu na liburnijskoj obali, te snažna međudjelovanja pomorskih težnji mnogih stanovnika obala Mediterana utjecali su na način gradnje brodova. Početkom naše ere, kada je rimski imperij zaposjeo istočnu obalu Jadrana i tako dominirao pomorstvom na Mediteranu, razvija se i koristi za rimsku ratnu mornaricu - LIBURNA posebni tip broda čvrste konstrukcije, prikladan za nemirno more i karakterističan za ove krajeve.

Šume bogate raznovrsnim drvima prikladnim za gradnju brodova u neposrednoj blizini obale i u zaleđu Kvarnera, kao i potreba prometanja morem, uvjetovali su stanovnicima istočne obale Jadrana neprekinuto održavanje tradicije načina brodogradnje, a ta se tradicija nije prekinula ni dolaskom Slavena krajem VI. i idućih stoljeća. Hrvati i Neretljani brzo usvajaju vrlo razvijeno iskustvo brodogradnje nastalo međudjelovanjima sa stanovnicima romansko-bizantskih gradova. Već na početku X. stoljeća bizantski car Porfirogenet i suradnici njegovih rukopisa moraju priznati brojčano snažnu i raznovrsnu mornaricu Hrvata, s kojom trguju, ali i ratuju. Ratnu sposobnost hrvatske mornarice osjetila je vrlo neugodno, tada jaka, mletačka mornarica.

Nemirna vremena uključuju i međudjelovanja u vidu borbe za prevlast nad istočnom obalom Jadrana između onodobnih vodećih političkih sila Zapada i Istoka, Franaka i Bizanta, Venecije i Hrvata te Neretljana, Venecije i Mađara, Venecije i Habsburgovaca - u znatnoj su mjeri umanjili i oslabili mogućnost brodogradnje na toj obali Jadrana.

Životno zatišje oko Rječine od IX. do XIII. stoljeća, prema dokumentima, prekida se u trinaestom stoljeću: neki Riječani iseljuju tražeći bolje životne uvjete, a krajem toga stoljeća (1281. godine) dolazi do nemira u riječkoj luci. Relativno živa trgovina morem u Rijeci u XIV. stoljeću upućuje da je tada postojala i brodogradnja - iako to rijetki dokumenti ne spominju. Određeno, ističe to jedan dokument iz 1452. godine, koji spominje brodogradilište na morskoj obali Rijeke, "... in Chantero in litore maris ante dictam terram Fluminis..."

U drugoj polovici XV. stoljeća Rijeka prelazi po izumrcu Walseeovaca, koji su dotad držali cijeli Kvarnerski feud, u posjed cara Fridricha iz kuće Habsburgovaca, na osnovu čega se stvaraju uvjeti za snažnija međudjelovanja između obale Jadrana i središnjih područja Europe. Ova se međudjelovanja odvijaju u manjem ili većem opsegu sve dok su na vlasti nasljednici iz vladarske kuće Habsburgovaca a to znači sve do propasti Austro-Ugarske monarhije 1918. godine.

Početkom XVI. stoljeća, kada Rijeka redigira svoje stare statute u jedinstvenu zbirku, već u glavi 17. prve knjige utvrđuje odredbe u brodogradilištu ("squam") na morskoj obali. U njemu su naprave za izvlačenje i porinuće broda, "preaeparamenta ad trahendum et varrandum navigia", za

korištenje brodogradilišta plaćaju se određene pristojbe prema veličini broda, počevši od 300 do 1000 stara nosivosti (1 star oko 38 litara). Naplata tih pristojba, vezana s obvezom održavanja naprava brodogradilišta, davala se dražbom u godišnji zakup.

Iako je pod utjecajem smanjene trgovine sa zaleđem zbog turskih osvajanja i provala prema zapadu, što ukazuje i na moguća međudjelovanja sa Levantom, gradnja brodova nije stala ni u doba uskočkih ratova s Venecijom. Štoviše, sve upućuje na to da su brzi uskočki brodovi bili građeni upravo u Rijeci.

Prestanak turske opasnosti krajem XVII. stoljeća i slabljenje mletačke pomorske snage načete uskočkim ratovima, potakli su habsburške vladajuće krugove u Beču da, po uzoru na kolonijalnu politiku zapadnoeuropskih zemalja, usmjere svoje težnje jačanju pomorske orijentacije, čime su pospješeni i ubrzani procesi međudjelovanja. Proglašenjem slobodne plovidbe 1717. i slobodne luke u Rijeci 1719. godine, došlo je do postupnog jačanja pomorskog prometa Rijeke i njene brodogradnje na mediteranskim tradicijama i sa potporom europskog industrijskog i tehničkog potencijala. Od 1690. godine djelovao je jedan brodograditelj, a do prvih desetljeća XVIII. stoljeća upotrebljavan je i stari škver pred gradom, o kojem je brigu i nadzor vodila bratovština sv. Nikole. Prihodi tog škvera namjenjivani su pomoći siromašnim mornarima i njihovim obiteljima.

Zgrade pred riječkim gradskim zidovima, podignute u drugoj polovici XVIII. stoljeća istisnule su konačno stari škver, pa se brodogradnja širila na prikladnim obalnim mjestima. Godine 1797. neki Vincenc Katalinić tražio je dozvolu da gradi brodove čak na Školjiću.

U toku francuske okupacije Rijeke vojne vlasti su 1810. godine zatražile od riječkog Magistrata da im nađe mjesto prikladno za popravak i gradnju ratnih brodova, negdje oko ušća Rječine. Umjesto toga ponuđena im je Kraljevica, što u međudjelovanja na ovim prostorima uvodi i francusku sastavnicu.

Odlaskom Francuza Rijeka je ostala gotovo bez vlastita brodogradnja, što je većinom nestalo u požaru 1813. godine, a ostatak u toku gusarskih i korzarskih napada na moru. Ne dočekavši industrijsku pomoć Austrije Riječani i Primorci, u duhu pomorske tradicije Mediteran, okrenuli su se moru. Popravak starih brodova i gradnja manjih brodova udruženim sredstvima uzelo je takvog maha da su već 1814. godine gradu počele pristizati pritužbe da su razni brodograditelji zauzeli svu obalu od kazališta, palače preko puta današnje tržnice, sagrađene na mjestu srušenog Adamićeva kazališta, pa sve do mosta na Rječini. Dostojan na taj prostor nije više dostatan, pa je 1815. godine Antun Paškval Katalinić tražio dozvolu za dogradnju škvera na lijevoj obali Rječine, na Franjevačkoj Brajdi. Godine 1824. Ivan Matija Kozulić moli dozvolu za gradnju škvera na Pećinama. Taj je škver čini se preuzeo Andrija Zanon. Od 1829. do 1846. godine on je tu sagradio 36 jedrenjaka duge plovidbe izvrsne kvalitete, od kojih je neke poznati tršćanski kapitalist Spiridion Gopčević prodao Argentini. Zbog izvanredne izrade i brzine te naoružanja Argentina ih je uvrstila u svoju ratnu mornaricu pod novim imenima - "Car Lazar" postaje "General Belgrano", itd. Godine 1844. prodani brigantin "Restaurador Rosas" postaje čak komandni brod argentinske ratne mornarice.

Na lijevoj obali Rječine žele graditi brodove 1826. godine i braća Josip, Blaž i Gašpar Matković, tri godine poslije i Ivan Foretić. Škverovi niču i na drugoj strani grada. Godine 1838. Josip Jerković gradi škver kod "Mandraća", starog Lazareta.

Juraj Vranicany 1846. godine dobiva dozvolu da svoj teren za potok "kod bora" "Al Pino", upotrijebi za škver.

Ne postoje potpuno sačuvani podaci o riječkoj brodogradnji nakon 1814. godine. Potpunije podatke nalazimo poslije 1829. godine. U rasponu idućih dvadeset godina na riječkim škverovima bilo je sagrađeno 148 jedrenjaka raznih tipova za dugu plovidbu nosivosti 49.000 tona. Vrijednost tih

brodova bez opreme bila je 2,2 milijuna, a s opremom oko 3,8 milijuna forinti. U to nisu uključeni brodovi sagrađeni u Kraljevici i Bakru.

Kraljevica

Već u 18. stoljeću grade se u Kraljevici manji trgovački i ratni brodovi. Brodogradnja postaje intenzivnija od 1835, kada su brodogradilište preuzeli Englezi, braća Pritchard. Oni su do 1856. izgradili 23 jedrenjaka i ratni parni brod Maria Anna. Ponovni uspon brodogradnje počinje poslije 1869, kada obitelj Turković obnavlja brodogradilište. Brodograditelj Vatroslav Arčanin sagradio je u razdoblju 1855 do 1895 godine, 17 jedrenjaka duge plovidbe, ukupno 7513 tona. Poslije toga, brodogradilište prelazi u ruke Howaldts Werkw iz Kieala, zatim Martinolić iz Lošinja, pa Lazarus iz Rijeke, a 1906. postaje filijala riječkog brodogradilišta Danubius. Brodogradilište u današnjem obliku počelo je raditi 1908. godine pod upravom brodogradilišta Danubius i gradilo je u to vrijeme trupove razarača tipa Lika.

Bakar

Prvo poznato brodogradilište u Bakru iz 1705. godine nalazilo se na istočnoj obali bakarskog zaljeva. U 19. stoljeću ih ima već četiri. Najveće brodogradilište u vlasništvu Mate Matrljana izgradilo je za 33 godine postojanja od 1850 do 1883. godine 60 brodova duge plovidbe. Bakarska je mornarica brojala 80 jedrenjaka duge plovidbe i mnogo brodova obalne plovidbe. U razdoblju od 1852 do 1883. godine u svim bakarskim brodogradilištima izgrađeno je 7 nava, 6 barkova, 13 brikova, 2 škune, 1 loger, 2 trabakula i 1 bracara. Godine 1856. bakarski brodovlasnici posjeduju 22 trgovačka broda a u gradu i okolici živi 109 pomorskih kapetana. Neki brodovlasnici iz Bakra osnivaju Hrvatsko brodarsko društvo s kapitalom od 300000 forinti i sa tri broda duge plovidbe izgrađena isto u Bakru. Parobrodarsko društvo je osnovano 1878. godine a likvidirano 1891. godine, kada je osnovano Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo. Već 1881. godine osnovano je Uzajamno pomorsko osiguravajuće društvo osnovano je u Bakru već 1881. godine.

Lošinj

Već na prijelazu 16. i 17. stoljeća spominju se pomorci iz Velog Lošinja kao vlasnici manjih obalnih brodova. U velom Lošinju je 1746. godine bilo 5 većih brodova, 19 manjih i 92 ribarske barke. Potkraj 18. stoljeća Veli Lošinj je imao 24 kapetana duge plovidbe a nijednog brodovlasnika. Veli i Mali Lošinj imali su 1754. godine zajedno 105 brodova, od kojih 7 većih i 98 manjih, uglavnom trabakula. Mnogi su Lošinjanini radili kao zapovjednici i mornari na mletačkim i drugim stranim brodovima. Lošinjanin kapetan Petar Jakov Levi oplovio je Rt Horn 1834. godine na brodu brigantinu Ferdinand V Re D' Ungheria i stigao u luku Valparaiso u Južnoj Americi. Na plovnom putu za Crno More radilo je mnogo Lošinjana na prijevozu ruskog žita iz crnomorskih u zapadnoeuropske luke, te ugljena iz Engleske za Sredozemlje.

Veći dio lošinjskih brodovlasnika i kapetana službuje za Englesku i Francusku, prevozeći vojsku, hranu i ratni materijal za vrijeme Krimskog rata od 1854 do 1856. godine između Rusije i Turske u koji su se uplele i Engleska i Francuska. Iza toga se lošinjsko brodarstvo proširilo ne samo na Sredozemlje i Crno more, nego i na Sjeverno more, te na luke Sjeverne i Južne Amerike. Najviši domet lošinjsko brodarstvo dostiže 1869. godine sa 127 vlastitih brodova sa 73860 tona nosivosti i sa još 23 broda sa oko 6000 tona nosivosti u suvlasništvu. U natjecanju jedrenjak i parobroda na istočnom Jadranu presudnom se smatra 1880. godina kada parobrodovi polako počinju istiskivati jedrenjake što izaziva polagano ali nezaustavljivo smanjenje lošinjske pomorske djelatnosti. Prva dva parobroda se pojavljuju u sastavu lošinjske trgovačke mornarice 1889. godine. Broj parobrodova se postepeno povećavao tako da ih je 1895. godine bilo 5 a 1905. godine 15.

Brodogradnja u Lošinj u se spominje prvi put 1596. godine. Sve do kraja 18. stoljeća Lošinjani su brodove nabavljali u Veneciji sve do propasti Venecije 1797. godine, kada se javljaju pokušaji gradnje na samom otoku već 1799. godine, o čemu nema puno podataka. Brodogradnja nakon zastoja ponovno oživljava 1824. godine izgradnjom broda brigantina od oko 300 tona nosivosti. U tom je brodogradilištu, tada jedinom na otoku, od 1824 do 1845. godine izgrađeno 36. brodova, Nakon 1845. godine osniva se u Malom Lošinj šest brodogradilišta. Od 1846 do 1855. godine izgrađeno je 49 brodova ukupne nosivosti od 18330 tona. Od 1871 do 1880. godine sagrađeno je 99 brodova na jedra sa 67150 tona nosivosti. Najveći brod sagrađen na Lošinj je bila nava Imperatrice Elisabetta od 2500 tona nosivosti porinuta u more 1875. godine. Od tada lošinjaska brodogradnja počinje nazadovati zbog sve većeg prodora parnih brodova. Posljednji jedrenjak na Lošinj je izgrađen 1895. godine.

U posljednjem desetljeću 19. stoljeća u Lošinj su izgrađena 29 parobroda i time se spasila brodograđevna djelatnost koja je nastavila raditi sve do kraja prvog svjetskog rata. Svi parobrodi građeni su za brodovlasnike izvan Lošinja, a najviše je naručivalo Ugarsko-hrvatska parobrodarsko društvo (Ungaro-Croata) u Rijeci, koji su održavali linijske veze između većih mjesta na kopnu i otoka. Industrijska brodogradnja orijentirana na parobrodove znatno je promijenila način proizvodnje obzirom na drvenu brodogradnju što je ostavilo bez posla mnoge vrsne brodograditelje koji su u potrazi za poslom napuštali otok. Za prvoga svjetskoga rata lošinjско brodarstvo je od 1914. godine od 20 parobrodova izgubilo 6, a lošinjски brodovlasnici sa uredima u Trstu od 52 broda su ostali samo na 30 brodova iza rata. U takvom teškom stanju brodarstva došlo je i do prekida austrijskog i mađarskog utjecaja na pomorstvo i brodogradnju na Lošinj.

SREDNJE EUROPSKO DJELOVANJE NA BRODOGRADNJU I POMORSTVO U RIJECI

Jačanja riječke gradnje jedrenjaka se nastavlja i 1848. godine u doba hrvatske uprave Rijekom i austrijskog apsolutizma od 1850. do 1861. U tom je razdoblju sagrađen 301 jedrenjak nosivosti 110.000 tona, vrijednosti s opremom, 9,5 milijuna forinti. Kvaliteta tih brodova ostala je izvanredna. Kapetan Ivan Visin oplovio je jednim takvim u Rijeci sagrađenim jedrenjakom ("Splendido") između 1851. i 1859. godine cijelu Zemljinu kuglu.

Između 1859. i 1862. godine usporena je gradnja jedrenjaka zbog ratnih zbivanja. Godine 1862. bilo je na području Rijeke 12 škverova sa 150 radnika; godine 1871. taj se broj povećao čak na 723, ali je poslije toga počeo opadati tako da je njihov broj 1882. bio manji od stotine. Posljednji jedrenjak s drvenim trupom izgrađen je 1883. godine. Prestanak gradnje jedrenjaka sa drvenim trupom čini da mediteransko brodograđevno iskustvo ne može podržati prijelaz na željezne a potom i čelične parobrodove bez jake tehničke i industrijske potpore sa europskog kontinenta.

Od polovice XIX. stoljeća u riječku su luku sve češće stizali željezni a potom i čelični parobrodi. Takvim brodovima je nakon dugih putovanja bio potreban stručan pregled i eventualni popravak, a takvi su zahtjevi iziskivali transfer tehničkog znanja i industrijske prakse iz razvijenijih europskih zemalja. Male riječke kovačnice i metalske radionice nisu bile opremljene za tu vrst poslova. Da uklone taj nedostatak riječki poslovni ljudi udružili su potrebna sredstva i osnovali "Dioničko društvo Ljevaonicu metala", "Fonderia Metalli", "za proizvodnju svih predmeta od željeza i za obavljanje mehaničarskih radova potrebnih brodarstvu". U početku skromna Ljevaonica je dobila snažniji zamah kad je 1857. godine uspjela privoljeti Roberta Whiteheada da iz tršćanskog "Lloyda" pređe u Ljevaonicu u Rijeku. Whitehead se već prije toga istaknuo svojim radom u Marseilleu i Veneciji. "Ljevaonica" je njegovim nastojanjem nabavila najmodernije strojeve za obradu metala iz Engleske i svoje djelovanje proširila na popravke i gradnju željeznih brodova promijenivši svoj naziv u "Riječka tehnička tvornica", "Stabillimento tecnico fiumano". Zahvaljujući ovim aktivnostima je brzo dolazilo do prijenosa rezultata industrijske revolucije na obale Jadrana.

U toku četrnaestogodišnjeg postojanja u toj tvornici je proizvedeno nekoliko parobroda, kao "Marco Polo", "Maria Teresia", zatim parobrod "Rudolf Habsburg" za egipatskog potkralja. Za austrijsku ratnu mornaricu bile su proizvedene dvije torpiljarke "Velebich" i "Hum", te fregate "Schwarzenberg" i "Max Ferdinand". Međutim nekontinuirane narudžbe nisu omogućavale tvornici stalno zaposlenje. Godine 1865. tvornica je preuzela narudžbu Dunavskog brodarskog društva za dva riječka parobroda. Nepredviđeni troškovi i teškoće prijevoza dijelova tih dvaju brodova do Dunava doveli su do odluke o otvaranju filijale riječke tvornice u Pešti, koja je počela raditi 1866. godine. Na ovaj je način ostvarena mogućnost neposrednog međudjelovanja u to vrijeme već industrijski jake Pešte i tehničkih znanja žedne obale Jadrana zbog uvođenja metalurgije i motornog pogona u pomorstvo.

U to vrijeme doživjela je Austrija težak vojni poraz od Prusije i bila prisiljena, radi umirenja unutarnjih prilika, na ustupke Mađarima. Austro-ugarskom nagodbom 1867. godine podijeljena je unutrašnja državna vladavina na dvije polovice pa je carevina dobila naziv "Austro-Ugarska". U ugarskoj polovici nalazila se i Hrvatska. Položaj Rijeke ostao je sporan i u Hrvatsko-ugarskoj nagodbi 1868. godine, ali je prijevaram u sporazum ubačena ispravka prema kojoj je Rijeka do konačnog rješenja, koje nije uslijedilo do propasti Austro-Ugarske, ostala pod mađarskom upravom. Ova je povijesna epizoda dovela do najtežnjih međudjelovanja između tada izvanredno industrijalizirane i modernizirane Mađarske, sa velikim ambicijama da se afirmira u i u pomorstvu, sa cjelokupnom pomorskom tradicijom Mediterana akumuliranoj na obali Jadrana tijekom mnogih stoljeća, još iz prapovijesnih vremena.

Politički ojačan položaj Ugarske, koja je s Austrijom imala samo zajedničke vojne i vanjske poslove, potakao je mađarske feudalce i kapitaliste na velike pothvate za ostvarenje vrlo preuzetnih ekonomskih planova čime preuzimaju dominantni gospodarski utjecaj i na razvoj brodogradnje i pomorstva. Godine 1868. osnovano je u Pešti "Prvo mađarsko peštansko-riječko brodogradilište d.d." kojemu je prišla i filijala riječke tvornice sa svim svojim sredstvima. No, već 1873. godine uništila je teška privredna kriza to Peštansko-riječko brodogradilište.

Ni "Riječka tehnička tvornica" nije prošla mnogo bolje. Skupa domaća proizvodnja željeza nije Rijeci dopuštala proizvodnju željeznih brodova sposobnih da konkuriraju engleskoj brodogradnji. Godine 1873. likvidirana je i ta tvornica. Njezinu imovinu preuzeo je R. Whitehead i osnovao na istom mjestu na Brgudima svoju Tvornicu torpeda. ("Whitehead & Co., fabbrica torpedini, Bergudi).

Otvaranjem Sueskog kanala 1869. godine otvorile su se nove mogućnosti pomorskom brodarstvu. Riječka i tršćanska luka našle su se u vrlo povoljnom položaju za promet iz Europe za azijski kontinent. Za dvadeset godina, između 1870. i 1890. promet punih brodova u riječkoj luci više se nego upeterostručio, a u njemu udio jedrenjaka pada ispod 10 posto.

Nakon spajanja Rijeke (prema Pivki) na austrijske južne željeznice, a iste 1873. godine, preko Karlovca i na mađarske pruge, preostaje još da se konačno pristupi bržem dovršavanju riječke luke koja će moći savladati sve veći promet koji u nju navraća. Takva je prometna povezanost najbolja osnova za gospodarska i industrijska međudjelovanja koja su se nakon toga razvila do neslučenih i do danas nepotpuno prepoznatih razmjera.

Međutim, znakovi rasta riječkog privrednog života u vrijeme prometnog povezivanja sa Austrijom i Mađarskom, a naročito parobrodarskog prometa u luci, još uvijek nisu nikoga potaknuli da osnuje neko novo modernije brodograđevno poduzeće. Tek se početkom devedesetih godina pomišljalo na gradnju plovećeg doka i manjeg brodogradilišta za najnužnije popravke parobroda i ostale radove na željeznim brodovima.

Konačno su 1892. godine osnovana u Rijeci dva dionička društva: Društvo za dokovanje i Društvo za brodogradnju Howaldt i dr. Iduće godine (8. siječnja 1893.) sklopili su predstavnici tih društava u Budimpešti ugovor s ugarskim ministrom trgovine o gradnji doka i brodogradilišta. Ugovor je imao vrijediti deset godina. Ugarska vlada preuzela je obvezu pripreme potrebnog terena za brodogradilište na brgudskoj obali, zapadnije od Tvornice torpeda a Društvo bi ga koristilo uz malu zakupninu. Obvezala se također na davanje financijske pomoći za dok u godišnjem iznosu u visini 40.000 forinti. Na taj se način već uhodana gospodarska i industrijska međudjelovanja dobila i službeni zakonski okvir.

Gradnja doka i brodogradilišnog terena započeta je odmah kada je car Franjo Josip potvrdio sklopljeni ugovor. Zasipavanje obale u Brgudima i gradnja navoza tekli su usporedno od 8. svibnja 1893. Dok je građen u dijelovima u Brodogradilištu Howalde u Kielu nakon čega su ti dijelovi dopremljeni u Rijeku na Brgude. Domaći radnici spajali su dijelove nekoliko mjeseci pod vodstvom njemačkih stručnjaka. Budući da je dok prema ugovoru imao biti dovršen i stavljen u pogon do 22. travnja 1894. godine radovi su izvođeni danonoćno. Radnici su zahtjev za povećanjem plaće noćnog rada izborili obustavom rada, što je trajao nekoliko dana. Bio je to prvi štrajk riječkih brodograditelja. Tako se i socijalna dimenzija međudjelovanja inače ponašanja vezanog za industrijsko radništvo prenijela na obalu Jadrana. Bez obzira na užurbane radove dok se nije mogao na vrijeme porinuti u more. Zbog prevelike štednje dijelovi navoza bili su izrađeni od mekoga drveta, pa su pod velikom težinom doka, čim se počeo pomicati s obale gdje je bio sastavljen, popustili. Na navozu zaglavljani dok oslobodio je neki riječki trgovac drvom zamijenivši drvene dijelove čvrstom hrastovinom. Stoga je porinuće doka u more uslijedilo 5. svibnja 1894. godine.

Dovršeni dok oteglio je u riječku luku brod "Clotilde" a već 6. svibnja započeo je rad. Prvi je dokovan parobrod "Croatia", vlasništvo "Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva". Uspješno započet rad doka nastavio se u toku svih godina njegova korištenja. Godišnje je dokovano 70 do 80 brodova, što je potvrđivalo njegovu neophodnost u Rijeci. Dioničari društva za dokovanje bili su Riječka kreditna banka, Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo, tvrtka Howaldt i neki financijski moćniji Riječani (Pošćić, Kozulić), čime je i međudjelovanje gospodarskih elita došlo do izražaja. Dok je bio dugačak 60 a širok 17 metara i mogao je podići brodove do 2.200 tona. Šest godina poslije dovršen je i manji dok dugačak 40 metara, pa se spajanjem obaju dokova povećala mogućnost podizanja brodova i do 100 metara dužine i 3.500 tona nosivosti.

Istodobno s gradnjom doka podizano je i Brodogradilište. Do proljeća 1894. godine dovršeno je nasipavanje i uređenje tereta pred Brgudima, obavljani su potrebni građevinski radovi, izgrađeni navoz za gradnju brodova kapaciteta do 2000 tona, te potrebne radionice i hale. Međutim, novo brodogradilište nije bilo opremljeno potrebnim novim strojevima i napravama. Naime, tvrtka Howaldt dopremila je u Rijeku stare strojeve iz svoga brodogradilišta u Kielu. Ovakav model međudjelovanja je već tada ukazao na transfer starijih tehnologija iz razvijenijih područja prema nerazvijenima.

Tako je krajem 1894. godine Brodogradilište bilo dovršeno ali već na početku, zbog svoje zastarjele tehničke opremljenosti, nije odgovaralo potrebama tada moderne brodogradnje, što se kasnije pokazalo kao gospodarski promašaj.. Sve građevinske olakšice i radne povlastice izražavale su želju mađarske vlasti da razvije vlastitu brodogradnju na moru. Ta je brodogradnja imala omogućiti razvitak vlastite Ugarske mornarice i pokrenuti privrednu aktivnost u mnogim pratećim djelatnostima. Zbog toga je Ugarskom saboru predložen poseban zakonski prijedlog radi podupiranja gradnje morskih brodova. On je i usvojen, a zakonom je postao 1895. godine. Prema propisima toga zakona država pruža financijsku pomoć gradnji parobroda i jedrenjaka. Za gradnju drvenih brodova ta je pomoć iznosila 10,25 kruna po toni, a za brodove sa željenim i čeličnim trupom iznosila 30,6 kruna po toni.

Posebno je stimulirano korištenje i montaža domaćih strojeva i naprava na brodove, pa je za upotrebu svaka dva kvintala takvih domaćih materijala predviđena pomoć u iznosu 10,15 odnosno 6,10 kruna. Sve navedene pomoći i povlastice mogle su se koristiti ne samo za gradnju trgovačkih i putničkih brodova, već i za gradnje brodova namijenjenih ratnoj mornarici. Ti su propisi neposredno djelovali na vrstu i obujam međudjelovanja, a neizbježno su izmijenili ne samo politički odnos vodećih mađarskih i austrijskih snaga nego i mišljenje mađarske javnosti o svojoj snazi s jedne strane, dok su sa druge strane doprinijeli ubrzanoj industrijalizaciji na Kvarneru i stvaranju radničke klase u prvo vrijeme, a potom i tehničke inteligencije životno vezane za industriju, poglavito brodogradnju i pomorstvo.

Pomorska oblast u Rijeci prva je u novom brodogradilištu naručila parni tegljač različite namjene. Planove za taj brod izradili su inženjeri Brodogradilišta u Kielu, odakle su za njega dopremljeni strojevi i glavni sastavni dijelovi. Tegljač je dobio ime "Elöre", bio je dugačak 34 a širok 6,25 metara. Imao je višestruku namjenu: za spašavanje, za uklanjanje brodskih olupina i za gašenje požara, a imao je dizalicu, sisaljke i ronilačku opremu. Plovio je brzinom 10,5 milja na sat. Iduća dva broda naručilo je Ugarsko-hrvatsko parobrodsko društvo, a bila su dovršena krajem 1895. godine. Brodovi su bili lijepa izgleda, putnički "Volosko" i putničko-teretni "Crikvenica". Na probnoj vožnji pokazali su nestabilnost na jačim valovima pa ih je trebalo pomno balastirati. Howaldtovo brodogradilište dobilo je zatim narudžbu jedne crnomorske luke za plutajući dok, veličine riječkog doka.

Poslije tih radova Howaldtovo je riječko brodogradilište uzalud pokušavalo dobiti nove narudžbe pomorskih brodarskih poduzeća, naročito od onih u Rijeci. Razlog tome bila je naročito skupoća

brodova. Unatoč državnim povlasticama vrlo skupi čelik i željezo u Ugarskoj uzrokovali su vrlo visoke cijene brodova proizvedenih u Rijeci. Stoga Brodogradilište nije bilo u stanju konkurirati na svjetskom tržištu brodova čak ni austrijskim brodograditeljima naročito onima u Trstu. Zbog toga se rad u Brodogradilištu na Brgudima sveo na preglede i popravke brodova vezane za dokovanje. Godine 1895. bila je započeta a tri godine poslije dovršena gradnja bazena za dok na obali ispred Brodogradilišta. To je omogućilo premještanje plutajućeg doka, što se dosad nalazio na produženju valobrana u riječkoj luci i smetao povećanom lučkom prometu. Kad bi se manji dok, izgrađen 1900. godine, dodao većem doku radi dokovanja dužih brodova, već prije izrađeni valobran pred bazenom za dok na Brgudima nije bio dostatan za zaštitu, pa ga je trebalo produžiti do 200 metara dužine, što je bilo dovršeno 1902. godine. Ugarska vlada osigurala je za to iznos od 1,7 milijuna kruna kao podršku povećanoj brodograđevnoj aktivnosti i izraz trajnih ambicija za značajnom ulogom u pomorstvu.

U nastojanju da se oživi brodograđevna djelatnost u Rijeci, krajem 1896. godine, na preporuku riječkih pomorskih vlasti, bilo je, dozvolom ugarskog ministra trgovine, otvoreno unutar lučkog prostora još jedno brodogradilište. Vlasnik brodogradilišta bio je inženjer Josip Lazarus. Ono je ispitivalo brodske strojeve, proizvodilo sidra, lance i manje strojeve, kao i manja plovila za ratnu mornaricu.

Prvog siječnja 1902. istjecao je desetgodišnji rok ugovora sklopljenog između tvrtke d.d. Brodogradilišta Howaldt i drugi s ugarskom vladom. Iako se posao Brodogradilišta ograničio uglavnom na popravke vezane uz dokovanje ipak je Brodogradilište Howaldt nastojalo ishoditi produženje važnosti ugovora. Ponuđeni ustupci i obećanja nisu privoljeli ugarsko ministarstvo da popusti.

U međuvremenu snaga mađarskog kapitala ojačala je toliko da su već davno zamišljeni planovi o dobivanju unosnih narudžaba za ratnu flotu postali realniji. Mađarske kapitalističke grupe i ugarska vlada što je zastupala njihove interese, nisu htjeli prepustiti korištenju te povoljne situacije jednoj njemačkoj firmi, Howaldtu. Do kraja 1903. godine moralo je stoga d.d. Brodogradilište Howaldt napustiti Rijeku. Strojevi su vraćeni u Kiel, zgrade porušene, veći dok prodan u Trst a manji ostavljen još dvije godine u Rijeci. Period Howaldtova brodogradilišta karakteriziraju složena financijska, gospodarska i tehnička međudjelovanja šireg europskog kruga, uključivo Englesku, Njemačku i Francusku, sa zemljama srednje Europe, u prvom redu Austrijom i Ugarskom, s domaćim mediteranskim uplivima specifičnim za jadransku obalu. Nakon toga nastaju novi uvjeti u kojima se u većoj mjeri osjećaju utjecaji međudjelovanja srednjoeuropskih zemalja na život na jadranskom dijelu Mediterana.

BRODOGRADILIŠTE U RIJECI OD 1905. DO 1918. GODINE

Odlaskom Howaldta iz Rijeke ostali su na Brgudima prazni brodogradilišni tereni i bazen za dok. Međutim, ta je prilika išla na ruke intenciji mađarske politike da u Rijeci proradi brodogradilište utemeljeno mađarskim kapitalom. O takvom brodogradilištu sa pretežito ili isključivo mađarskim kapitalom u Rijeci vođeni su već 1903. godine razgovori između mađarskog ministra trgovine i predstavnika ratne mornarice prilikom rasprave mađarske i ugarske delegacije o udjelu mađarske industrije u izgradnji ratne flote. Već je prije tih razgovora mađarski ministar trgovine s tvrtkom inženjera Josipa Lazarusa, porijeklom iz Galicije, pokušao udružiti snage budimpeštanske Tvornice brodova i strojeva "Danubius d.d." i mađarske Opće kreditne banke. Zajedno bi pružali veću sigurnost ostvarenju mađarskih pomorskih ambicija.

"Danubius d.d." tvornica za gradnju brodova i strojeva bila je osnovana još 1890. godine u Novoj Pešti na Dunavu. Poduzeće je vrlo ojačalo 1896. godine kada su mu se pridružila još dva brodogradilišta, "Schoenichen" i tvornice "J. Hartmanna". Pregovori ministra trgovine s Lazarusom, Danubiusom i Općom kreditnom bankom nisu bili uspješni. Ministar je pregovaranje nastavio s Danubiusom i Općom kreditnom bankom pa se nadao dovršiti ih još srpnja 1904. godine. Međutim, ponuda što su mu je dali učinila mu se ipak neprihvatljivom. U međuvremenu se javio još jedan konkurent za gradnju brodogradilišta u Rijeci, tvrtka "Armstrong" iz New Castlea. Predstavnici te tvrtke doputovali su u Rijeku, razgledali na Brgudima teren i naprave gdje je prije radio Howaldt i potom u Budimpešti razgovarali s ministrom trgovine. U ministarstvu rata u Beču primio ih je zapovjednik austro-ugarske mornarice grof Rudolf Montecuccoli-Polignano. Nije poznat rezultat tih razgovora, ali nije doveo do neke pozitivne akcije.

U međuvremenu je Josip Lazarus u rujnu 1904. godine od ministarstva rata u Beču zamolio obavještenje hoće li mu u slučaju potrebe biti povjerena proračunom predviđena gradnja torpiljarki. Naime, tvrtka "Yarow et comp." u Londonu obećala je Lazarusu u slučaju potrebe ustupiti na raspolaganje ne samo planove za torpiljarke već i inženjere, predradnike i radnike. Budući da je ugarski ministar trgovine bio još uvijek neodlučan kome povjeriti gradnju riječkog Brodogradilišta, ni Beč nije mogao Lazarusu određeno odgovoriti.

Ni Danubius nije, međutim, mirova. Poticala ga je na to činjenica što se 1904. godine iz ukupne svote, namijenjene razvoju austro-ugarske flote, za ugarsku industriju izdvajalo 137,6 milijuna kruna, od čega je znatan dio, kao profit, trebao pripasti mađarskim industrijalcima. Dobiti dozvolu za izgradnju brodogradilišta u Rijeci i osigurati dio programirane gradnje ratnih brodova, otvarali su mogućnost ogromne zarade. D.d. Danubius imalo je u svojem sastavu moćne kapitalističke grupe i banke. Same banke držale su već dio dioničke glavnice od 4,5 milijuna kruna. Bile su to Ugarska diskontna banka (25%), Ugarska opća kreditna banka (20%) i Bečko bankovno d.d. (11%). Članovi uprave Danubiusa (L. Tolnay, A. Ullmann, M. Weiss i generalni direktor H. Baumgarten) držali su 10 posto dionica. Bili su to tada najpromućurniji kapitalisti u Ugarskoj.

Oslanjajući se na geslo o zaštiti Mađara i mađarske industrije, vrlo je vjerojatno da je Danubiusovu krugu uspjelo lako ukloniti opasnost od Armstrongove ponude, ako je nekakva opasnost s te strane uopće postojala. Na sličan način, vještom novinskom akcijom, uklonjen je i drugi konkurent, Josip Lazarus, također stranac.

Dotad neodlučan mađarski ministar trgovine Ladislav Vörös potpisao je konačno 23. kolovoza 1905. godine u Budimpešti u ime ugarskog državnog erara ugovor s "Udruženim brodogradilištem i tvornicom strojeva d.d. Danubius-Schonichen-Hartmann" (dalje: Danubius). Već 5. rujna odobrio ga je u Stekni car i kralj Franjo Josip.

Istog dana kada je potpisan ugovor u Budimpešti, 23. kolovoza, u noći, izgorjelo je do temelja Lazarusovo brodogradilište u Rijeci, smješteno na valobranu u luci pred gradom. Kao podmetač-počinitelj požara prijavio se policiji mjesec dana poslije neki Milan Popović. O rezultatu istrage nije ništa poznato. Šteta je bila ogromna, veća od milijun kruna. Tim požarom trenutačno je u Rijeci uklonjena moguća konkurencija Danubiusu, a nezaposleni Lazarusovi radnici morali su doskora tražiti zaposlenje kod Danubiusa. Dobivenom osigurninom Lazarus je ipak poslije obnovio svoju tvornicu na nešto istočnijem dijelu riječke luke, no njegova djelatnost Danubiusu nije mogla više biti opasna.

Po svojim uglavcima nanizanima u 19 paragrafa, ugovor je za Danubius bio vrlo povoljan. Za gradnju brodogradilišta Danubius je dobivao u zakup državni teren i naprave (bazen i dr.) prijašnjeg Howaldtova brodogradilišta ukupne veličine 10.000 m², s tim da je ishođena i obvezao o stavljanju na raspolaganje i dodatnog prostora. Ugovor je imao vrijediti pedeset godina, uz godišnju zakupninu u visini sto zlatnih kruna plativih u apoenima od 20 kruna. Vlada je nadalje ustupala besplatno državno brodograđevno postrojenje, sa zgradama i opremom, što se nalazilo u Kraljevici. Željeznički priključak do Brodogradilišta na Brgudima bio je predviđen također na državni trošak. Vlada se obvezala Danubiusu dati i sve moguće povlastice s najdužim mogućim zakonom osiguranim trajanjem. Osim toga, vlada je po ugovoru morala poduzimati potrebne mjere kako bi Brodogradilište dobivalo narudžbe za gradnju brodova od civilnih plovidbenih poduzeća, što su uživala državnu pomoć, i od ratne mornarice.

Danubius se, s druge strane, obvezao da će u toku godine dana od preuzimanja brodogradilišnog i dotad uređenog na Brgudima prostora izgraditi moderno Brodogradilište, te da će ga i dalje razvijati, a morao je položiti kauciju u visini 100.000 kruna. U slučaju neispunjenja ugovorenog roka za dovršenje Brodogradilišta, bila je predviđena zatezna kamata. Danubius se nadalje obvezao da će pri zapošljavanju radne snage voditi računa o tome da u toku upošljavanja tehničkog osoblja i namještenika prednost ima ugarski element, te da zaposleni radnici moraju biti ugarski državljani. Također se obvezao da će za svoju proizvodnju potrebni osnovni materijal, strojeve, alat, planove, itd. nabavljati u ugarskim tvrtkama. Ako poduzeće ne bi radilo u toku dviju godina, ugovor se mogao raskinuti, a Danubius je u tom slučaju morao isprazniti dobiveni prostor u roku jedne godine.

Primopredajom brodogradilišnog terena, krajem rujna 1905. godine, prišlo se predradnjama. Izradu planova za gradnju brodogradilišta u Rijeci Danubius je povjerio svojim inženjerima Josipu Kaplaneku i L. Ferdinandu, koji su svoju karijeru započeli u ratnoj mornarici. L. Ferdinand je u Danubius došao iz ratne mornarice 1905. godine, a J. Kaplanek je radio u peštanskom Danubiusu već desetak godina, nakon rada u Mornaričkom tehničkom komitetu u Puli i u tršćanskom "Stabilimento tecnico". Zbog svojih stručnih kvaliteta, poznavanja jezika kao i poznavanja kraja Kaplanek je imenovan opunomoćenim glavnim inženjerom budućeg Brodogradilišta, a poslije i direktorom.

Nakon što je Vlada odobrila planove, proveden je natječaj pa je ugovor za gradnju Brodogradilišta sklopljen s tvrtkom Trautmann-Neuschloss. Voditelj gradnje V. Celligoi predložio je 17. prosinca Gradskom građevnom uredu u Rijeci detaljne građevinske planove, nakon čega je počela izgradnja. Radovi su dobro napredovali, pa su u svibnju 1906. godine sva nova zdanja bila većim dijelom dovršena. Istodobno s obavljanjem građevinskih radova dopremani su strojevi i naprave, jer su, zbog roka dobave, bili već prije naručeni. Vrijednost opreme iznosila je 372.000 kruna a odnosila se na strojeve za električnu rasvjetu i prijenos struje, transformator, jedan strug, cijevnu bušilicu, stroj za glačanje lima i hidrauličnu prešu. Uprava Danubiusa, zbog nesigurnih tehničkih i poslovnih izgleda, bila je vrlo oprezna, pa je odlučila da u prvoj fazi u novom Brodogradilištu opremi samo halu za kotlove, a strojevi za nove brodove trebali su biti izrađivani u Novopeštanskom brodogradilištu, gdje su već postojali za to opremljeni pogoni.

S obzirom na napredovanje radova izgledalo je da će sve biti dovršeno u ugovorenom roku. Međutim, iznenada je došlo do urušavanja i propadanja terena na obalnom zidu bazena za dok. Popravak je iziskivao dosta vremena i novaca. Od vlade ja zatražena odgoda roka za dovršenje Brodogradilišta a posredstvom ministra trgovine dobivena je tarifna olakšica na željezničkom prijevozu u iznosu 20 kruna po svakom vagonu kojim se prevezio materijal. Zbog sigurnosnih mjera glavni zidovi hale za kotlove i upravnih zgrada bili su poduprti betonskim stupovima. Na tok tih radova nije utjecao ni prvi štrajk radnika Brodogradilišta koji su radili na novim rezervoarima Rafinerije nafte i postigli poboljšanje plaća.

Gradnja brodogradilišnog postrojenja dovršena je 23. studenog 1906. godine. U njemu se nalazila elektrana za proizvodnju struje potrebne pogonu strojeva i za rasvjetu brodogradilišnog prostora. Istočno od elektrane nalazila se hala za tesare a iznad nje, na katu, bio je prostor za crtanje planova. Zapadno se nalazila hala za kovače, koja je bila spojena manjom radionicom za bušenje, pocinčavanje i kositrenje. Na cesti za Volosko, što je prolazila uz Brodogradilište, jugozapadno od radnih hala, nalazio se navoz širine 80 i dužine 70 metara, a upravna zgrada i hala kovača kotlova nalazila se istočno, uz bazen za dok. U hali kovača kotlova bila je postavljena električna dizalica za teret od 25 tona, strojevi i ostale naprave za obradu velikih radnih komada. Izgrađeni industrijski kolosijek povezivao je Brodogradilište s prugom državnih željeznica, a unutar Brodogradilišta dostavu materijala olakšavale su stajalice i pokretne dizalice kao i gusta mreža tračnica. Iduće, 1907. godine kupljeni su novi strojevi za bušenje i kutno profiliranje, pneumatski strojevi za zakivanje i ostali strojevi u vrijednosti 750.000 kruna. Tako je porasla opremljenost Brodogradilišta, a povećane su i hale. Vrijednost strojeva i naprava iznosila je krajem 1908. godine 1,4 milijuna kruna, a vrijednost zgrada 800.000 kruna.

Istodobno s gradnjom Brodogradilišta ulagani su napor da se od ratne mornarice dobiju narudžbe za gradnju brodova. Iako je prema sklopljenom ugovoru, ugarsko ministarstvo trgovine trebalo podupirati dobivanje narudžaba i za gradnju ratnih brodova, ipak je vodstvo Danubiusa smatralo potrebnim da ima još i vlastitog zastupnika neposredno u ratnoj mornarici. Stjecajem sretnih okolnosti angažiran je mornarički inženjer Kagerbauer, koji je uz dobru naknadu prihvatio zastupanje Danubiusa u Beču i znatno pridonio uspjesima firme u sklapanju ugovora.

S takvom pomoći Danubius je tražio realizaciju interesa ugarske industrije s obzirom na pripadajući kvotni dio, ali udjelom u neposrednoj gradnji ratnih brodova. Austrijski krugovi su već prije priznavali kvotno pravo ugarskoj industriji, ali su izražavali bojazan u vezi s mađarskim tehničkim i proizvodnim mogućnostima u brodogradnji. Prijašnjih godina (1902-1907.) tršćansko je brodogradilište, udovoljavajući dužnosti predaje alikvotnog udjela ugarskoj industriji, za gradnju ratnih brodova obavezno naručivalo potrebnu opremu od ugarske industrije: kompletnu električnu rasvjetu, naprave električnog prijenosa, parno i ručno upravljanje, naprave za dizanje i spuštanje čamaca i slično. Izgradnjom Brodogradilišta u Rijeci, austrijska flotna uprava trebala bi logično, dodjelom narudžaba za gradnju određenih brodova novom Brodogradilištu smatrati podmirenim pripadajući kvotni udio ugarske industrije i više ne bi mogla stavljati tršćanskom brodogradilištu nikakve obveze prema ostalim mađarskim industrijama. Jasno je stoga, da su se grupe kapitala izvan Danubiusa opirale realizaciji ugovora koji je išao nauštrb njihovim interesima.

Vodstvo Danubiusa prikazivalo je to drugačije. Osnivanje riječkog Brodogradilišta davalo je, prema Danubiusu, i bolje šanse tvrtkama koje se dobavljale željezo i čelik, s obzirom na veće isporuke i znatno veći profit zbog visokih cijena u Mađarskoj. Konačno je, 29. studenog 1906. godine, došlo do potpisivanja ugovora o gradnji deset torpednih čamaca i šest razarača u vrijednosti 14,5 milijuna kruna. Ugovor je u Budimpešti potpisao admiral Montecuccoli koji je tom prilikom istaknuo buduće daljnje narudžbe za flotu i zbog toga pozvao na lojalnije stajalište ugarske strane u zajedničkoj monarhiji.

Vodstvo Danubiusa odalo je priznanje svojim članovima koji su zaključili ugovor i podizali riječko Brodogradilište. Iako su ugovorene cijene za naručene objekte bile iste kao one što ih je postiglo tršćansko Brodogradilište 1904. godine - a u međuvremenu su porasle cijene materijala i radničke plaće - ipak je zadovoljstvo uprave Danubiusa bilo veliko.

Brodogradilište je započelo zapravo rad već početkom 1907. godine, prije potpunog dovršenja. Uprava je, naime, dio poslova što se odnosio na kotlove i željezne izrađevine, predala u rad radionicama, jer su prije ostalih bile osposobljene. Kako je koja radionica bila osposobljena za rad, odmah se je uklapala u svoj dio posla pa je krajem 1907. godine Brodogradilište radilo punim kapacitetom. Prema sklopljenom ugovoru trebalo je u roku od 20 mjeseci izraditi 6 razarača tipa "husar" i 10 torpednih čamaca klase "kaimann". U početku je bilo zaposleno 700 radnika, a već krajem godine bilo ih je više od 1000. Tako je novo Brodogradilište, ubrzo nakon početka rada, po broju radnika i proizvodnji došlo na čelo riječkih industrijskih poduzeća.

Prva porinuća nisu obavljena svečano kako bi se izbjegle neugodnosti eventualnog neuspjeha. Vodstvo Danubiusa je, naime, upamtilo nezgodu i štetne posljedice uzrokovane poteškoćama kod porinuća Howaldtova doka. U upravi je vladala zabrinutost za strojeve i naprave što su bile izgrađene u Budimpešti, dopremljene u Rijeku i tu ugrađene u brod. Tek kad su službeno preuzeta prva dva broda objelodanjena je ta vijest i upriličena proslava u najužem krugu. Prva torpiljarka "Turul" porinuta je s navoza 10. srpnja 1908. godine, a prvi razarač "Triton" 24. srpnja te godine. Uspjeh je bio potpun jer su isporučeni brodovi u potpunosti odgovarali postavljenim zahtjevima, dapače u vezi s preciznošću strojnog sistema i brzinom nadmašili su slične brodove što ih je gradilo iskusnije tršćansko Brodogradilište.

U toku sjednice predsjedništva Danubiusa 1908. godine bio je o tome podnijet izvještaj, kao i o priznanju što im ga je dala ratna mornarica. To je dakako pružalo nade za nove narudžbe. U upravi je, u to vrijeme, bila primljena i vijest da će ubuduće, kod podjele narudžaba za manje ratne brodove, riječko Brodogradilište sudjelovati sa 50 posto udjela a ne samo kvotnim udjelom. U godišnjem izvještaju za 1908. godinu bilo je zapisano da je ta liferacija Danubiusa premašila sva i najsmjelija očekivanja. Proizvodni uspjeh pratila je i velika dobit. Uspješno izvršenje ukupne narudžbe od 14,5 milijuna kruna omogućilo je ostvarenje bruto dobiti u visini 3,5 milijuna kruna, odnosno čiste dobiti 440.753 kruna. To u potpunosti objašnjava zašto je uprava Danubiusa uložila tolike napore za dobivanje dozvole gradnje riječkog Brodogradilišta i naročito za dobivanje narudžaba za gradnju ratnih brodova. U toku 1907. i 1908. godine radništvo u Brodogradilištu je u više navrata, ali u manjim skupinama po radionicama, obustavljalo rad radi poboljšanja plaća. No, o tome nisu sačuvani točniji podaci.

Poslije narudžbe spomenutih 16 ratnih brodova uslijedili su doskora i ugovori o isporuci ostalih brodova i dizalica. U Brodogradilištu je dovršeno 6 čamaca za zaštitu obale, svaki od po 110 tona nosivosti, 5 manjih brodova za prijevoz hrane i vode do 47 tona, 3 motorna čamca za prijevoz benzina te jedan parobrod od 1500 tona za spašavanje i obavljanje popravaka. Sva su ta plovila bila također rađena za ratnu mornaricu. Pomorskoj oblasti bila su dovršena dva manja parobroda i jedan sanitetski brod za dezinficiranje. Pulsom arsenalu izgrađen je jedan 240-tonski ponton sa dvije dizalice, i jedan pontonski brod od 30 tona s osnovom - ležištem za kotao. Tih prvih godina rada riječko je Brodogradilište radilo uglavnom za ratnu mornaricu Austro-Ugarske.

Prema ugovoru od 23. kolovoza 1905. godine ugarski je erar predao Danubiusu besplatno staro državno brodogradilište u Kraljevici. Zauzet gradnjom i opremanjem Brodogradilišta u Rijeci Danubius se tek 1908. godine odlučio zatražiti od Općinskog poglavarstva u Kraljevici obrtnu dozvolu za gradnju radionica i proizvodnju brodova. Postupak u vezi s tim odobrenjem otegnuo se kroz gotovo dvije godine, jer se tome usprotivio "vitez" Philipp Olschbauer. On je, naime u

Kraljevici sagradio hotel i navodno kupalište, tvrdio da je to lječilište i zbog toga sprečavao izdavanje obrtnice za rad što bi smetao njegovim gostima - bolesnicima. Postupak je u dva navrata prošao sve instancije od Općinskog poglavarstva u Kraljevici, preko Kotarske oblasti u Sušaku, Županijske oblasti u Ogulinu do Zemaljske vlade u Zagrebu i natrag, da bi konačno Danubiusu 1909. godine ipak bila izdana obrtnica. Kako je, međutim, Danubius u međuvremenu pritisnut poslovima u Kraljevici ne samo izradio potrebne radionice već i počeo rad bez dozvole, bio je stoga, istim rješenjem kažnjen i globom od 300 kruna zbog neovlaštena rada. Budući da je Rijeka u to vrijeme ostala bez ikakva doka, to je u škveru u Kraljevici izgrađen između 1909. i 1910. 75 metara dugačak dok, sposoban za prihvrat brodova do 3750 tona. Naručila ga je država, a građen je na osnovi nacrtu jedne engleske tvrtke.

Prvih 16 brodova što ih je gradilo riječko Brodogradilište za ratnu mornaricu rađeno je po cijeni jednakoj onoj što ju je postiglo tršćansko Brodogradilište 1904. godine, iako je Danubius računao s višim cijenama. Treba spomenuti da je tom prilikom tršćansko Brodogradilište bilo voljno prihvatiti istu narudžbu po prijašnjoj cijeni, te je tako prisililo Danubius da pristane na manju zaradu. To se poslije više nije ponovilo, već su podnošeni podjednaki troškovnici u ponudama, što daje naslutiti da su brodogradilišta bila u tajnom sporazumu.

Budući da su troškovnici bili gotovo podjednaki, uprava Danubiusa pribojavala se takvih tajnih dogovaranja, pa je u toku 1909. godine pregovarala s njemačkom tvrtkom AEG za ustupanje patenta njezinih curtis-turbina. I doista, u jesen te godine potpisan je ugovor između Danubiusa i tvrtke AEG, kojim njemačka tvrtka uz određenu naknadu, ustupa planove za gradnju i patent tih turbina. Na taj je način omogućeno formalno držanje tajnim dogovore o cijeni, a s druge strane i visoke raspone dobiti.

I dok je tako riječko Brodogradilište uspješno izgradilo prve brodove za ratnu mornaricu i bilo uključeno u iduće narudžbe za ratnu flotu, gradnja brodova za trgovačka pomorska poduzeća sasvim je izostala. Nije se ostvarila ni prvobitna zamisao ugarskih vladajućih krugova o gradnji vlastitog brodogradilišta što će graditi brodove za vlastitu trgovačku flotu i s tim u vezi pokrenuti također razvoj prateće industrije i tako zaustaviti odljev sredstava za kupnju brodova u inozemstvu.

Promet pomorskih plovnih poduzeća kao i broj parobroda neprestano su se povećavali, ali su trgovački brodovi naručivani većinom u Velikoj Britaniji. Razlozi za to bili su višestruki: mali kapaciteti brodogradilišta i njihova tehnička razina, a visoke cijene željeza i čelika na tuzemnom tržištu činili su ih nekonkurentnima u odnosu na visoki stupanj razvoja i niske cijene britanske brodogradnje. S obzirom na visoke zarade za gradnju brodova ratne mornarice, brodogradilišta nisu bila ni posebno zainteresirana za trgovačke narudžbe. Subvencije što ih je vlada davala na temelju donijetih zakona nisu bile dostatne da usmjere narudžbe za gradnju trgovačkih brodova na domaća brodogradilišta. Zato je i poslije početka rada u riječkom Brodogradilištu Danubius, trgovačka flota i dalje naručivala brodove u Engleskoj. Samo u 1907. godini za osam parobroda plaćeno je u inozemstvu devet milijuna kruna.

Iako je vodstvo Danubiusa ugovorom od 23. kolovoza 1905. godine preuzelo i obavezu da će riječko Brodogradilište dalje razvijati - a za to su pod dojmom nemirnih prilika na Balkanu i Europi bili vrlo zainteresirani vladini krugovi i ratna mornarica te zato željeli što brži razvoj onodobne ratne flote - ipak su u Danubiusu s tim u vezi bili vrlo oprezni. Kad su o tome povedeni razgovori, a doskora i pregovori, u srpnju 1909. godine, uprava je, kao i prije, tražila osiguranje vladine pomoći i narudžbe za buduće povećano brodogradilište.

Zbog skućenog prostora na Brgudima, gdje se razvilo Danubiusovo brodogradilište, u početku se nije pomišljalo na proširenje na tom prostoru. Dolazila je najprije u obzir mogućnost razvoja jednog velikog brodogradilišta u Kraljevici gdje se nalazilo staro, ratno brodogradilište započeto na poticaj

Karla VI i Marije Terezije, a Danubius je na tom mjestu već bio počeo neke radove. Međutim, ispitane mogućnosti i načinjeni prvi planovi pokazali su ogromne teškoće, naročito zbog neizbježive potrebe da se Kraljevica poveže željeznicom, tj. da se pruga spusti s visine veće od 300 metara do mora. No, kad su predstavnici ugarskog ministarstva trgovine za proširenje Brodogradilišta obećali 3,75 milijuna kruna, razmatrana je i druga mogućnost. Ukazalo se, naime, mogućim otkupiti 75.000 m² terena na uzvišicama iza Danubiusova brodogradilišta. Taj je prostor pripadao Tvornici torpeda Whitehead. Za osposobljavanje tog terena bili su potrebni opsežni i skupi radovi na nivelaciji, ali se Danubius ipak odlučio za to rješenje na Brgudima.

Istina, troškovi planiranja terena u Brgudima bili su znatno viši od onih što su otpadali na Danubius u Kraljevici. Međutim to je proširenje bilo moguće obaviti brže, a time pripremiti Brodogradilište za realizaciju najavljene narudžbe u vezi s gradnjom jednog bojnog broda, dvaju lakih krstaša, osam teških razarača i šesnaest torpednih čamaca. Konačno je 26. svibnja 1910. godine potpisan ugovor o dogradnji i opremi Brodogradilišta u Rijeci. Prema tom ugovoru Danubius je trebao urediti i opremiti Brodogradilište tako da bude sposobno za gradnju najvećih bojnih brodova, dok će državni erar kupiti zemljište što leži na brdskoj kosini, sjeveroistočno od sadašnjeg Brodogradilišta, i staviti ga na raspolaganje Danubiusu uz godišnju zakupninu od 20.000 kruna sve do 1955. godine. Financijska pomoć države za radove planiranja ugovorena je do iznosa od 3,75 milijuna kruna, dok su radovi i nove nabavke, što ih je trebao izvršiti Danubius, iznosili ukupno osam milijuna kruna.

Koncem 1910. godine stručnjaci ratne mornarice odobrili su planove za dogradnju Brodogradilišta. Prema programu vodstva Danubiusa, uklanjanje brdske kosine i proširenje terena, tj. zasipavanje obale dobivenim materijalom, imali su početi u prvoj polovici 1911. godine. Dovođenje prvog navoza, a tračnicama i dizalicama bilo je predviđeno do 31. prosinca 1911. godine a drugog navoza do 31. ožujka 1912. godine. Gradnja radnih prostora i instalacije strojeva imali su se obaviti postupno i biti dovršeni do kraja 1911. godine. U toku tih radova, ne čekajući potpuno njihovo dovršenje, namjeravala se započeti gradnja krstaša kako bi bili dovršeni u ugovorenom roku.

U Ugarskoj je u to vrijeme postala najutjecajnije Opća kreditna banka. Njenoj interesnoj sferi pripadalo je vrlo jako dioničko društvo Ganz - ljevaonica željeza i strojogradnja. Ta je banka, i sama dioničar Danubiusa, zapazila njegov uspješni rad i mogući perspektivni razvoj pa je zaželjela da spoji Ganz d.d. s Danubiusom. Time bi se uklonila konkurencija između tih dvaju poduzeća, povećao proizvodni kapacitet i tako iskoristile mogućnosti što ih je pružala gradnja za ratnu mornaricu. S druge strane, Diskontna banka bila je preslaba da osigura potrebna sredstva za gradnju najvećih ratnih brodova i da sama financijski prati Danubius. Bila je stoga prisiljena pristati na pritisak Kreditne banke za fuziju Danubiusa s Ganzom d.d., osiguravši ipak primjerene udjele i odgovarajuće zastupanje u novom poduzeću. Generalne skupštine obaju poduzeća prihvatile su sporazum o fuziji na odvojenim sjednicama 1911. godine (16. ožujka). Nakon fuzije došlo je do veće reorganizacije u pogonima u Budimpešti, a u riječkom Brodogradilištu su planovi i vodeći kadar ostali isti. Značajno je da je odjeljenje za strojeve ratnih brodova preseljeno u bolje opremljeni pogon. Time je osiguran proizvodni kapacitet gradnje velikih parnih turbina i brodskih strojeva za pogon ratnih brodova što će ih graditi Brodogradilište u Rijeci.

U to vrijeme dogradnja Brodogradilišta u Rijeci i Kraljevici tekla je užurbano. Radove je izvodila, kao i prije, tvrtka Neuschloss. Planiranje terena, tj. uklanjanje brdske kosine sjeverno od ceste za Volosko na visini od 11,8 metara nad morem te prijenos odstranjenog materijala radi zasipavanja obale, bio je veliki zahvat. Na njemu je radilo više od 1300 radnika. Zbog terenskih teškoća nije se moglo uposliti veći broj radnika ni strojeva, pa je, s obzirom na dvanaestomjesečni ugovoren rok gradnje, uprava Brodogradilišta zatražila od riječkog guvernera odobrenje za nedjeljni rad do kraja 1911. godine, odnosno roka dogradnje Brodogradilišta.

Uprava Brodogradilišta u Rijeci obrazlagala je svoje traženje objektivnim teškoćama oko ravnanja terena i, naravno, pozivala se na interese ratnog naoružavanja, jer je dogradnja radi toga i ugovorena. Guverner je odobrio ukidanje nedjeljnog počinka do kraja godine. Forsirani rad i niske nadnice izazivali su česte proteste radnika, pa je neprestano dolazilo do štrajkova. Ipak su godine 1913. dovršeni programirani radovi dogradnje Brodogradilišta. Manji radovi nastavljeni su idućih godina, sve do 1918. godine.

Na proširenom terenu izrasla je vrlo moderna industrija. Zauzimala je prostor od 176.000 m² a prostirala se od Whiteheadove tvornice torpeda do ugarske granice. Dobiveni teren usječen duboko u brdski obronak, sjeverno od ceste za Volosko i onaj dobiven nasipavanjem dijela obale, južno od ceste, spajala su dva željezna mosta. Izgrađena su dva navoza tako da je sada, uz prijašnja dva, Brodogradilište raspolagalo sa 4 navoza. Na dvama manjim navozima mogla su se graditi istodobno dva manja broda od 3500 tona, a na dvama većima mogao se graditi po jedan veliki brod dužine 230 metara, maksimalnog istiska vode do 30.000 tona. Bio je time ostvaren, odnosno omogućen, veliki radni kapacitet. Moglo se odjednom raditi osam manjih brodova dužine 80 metara i istisnine 800 tona. Veći navozi bili su izgrađeni tako da je njihov dio prema obali dosizao visinu 11 metara na kopnu a strana prema moru bila je podvodni dio navoza. Oba navoza imala su betonsku podlogu. Navozi su korišteni samo do ugrađivanja u brodski trup strojnih osovina i brodskih vitalâ, bojenje podvodnih dijelova te bi odmah potom bili spušteni s navoza da bi se navozi mogli koristiti za nove građevne radove. Brodski trupovi tegljeni su u bazen za opremanje gdje su ugrađivani brodski stroj, kotao, unutrašnje razne instalacije za nadgradnju artiljerije (torpednih cijevi, topova, topovskih kula itd.). Raspon bazena za opremanje iznosio je 140 metara dužine i 40 metara širine, velika dizalica "Golijat", zamaha 62 metra mogla se na postavljenim tračnicama kretati duž cijele dužine bazena. Mosna dizalica na električni pogon instalirana preko bazena imala je nosivost 100 tona, a omogućavala je podizanje teških cijevi i sl. u brod. Postavljenim tračnicama, koje su od bazena vodile na obalu u unutarnji prostor. Brodogradilišta bilo je omogućeno dizanje i prenošenje teških topovskih cijevi koje su tamo dovožene željeznicom na specijalnim teretnim vagonima. Tračnice su bile postavljene duž cijelog navoza i završavale na pokretnoj platformi što je olakšavalo dopremu materijala; tračnice su bile postavljene i preko jednog mosta pa su vodile u radionice smještene na povišenom terenu odakle su se dovršeni dijelovi broskog trupa prevozili na navoze. Gusta mreža kolosijeka, ukupne dužine veće do 3.300 metara, povezivala je radne punktove a za vožnju i ranžiranje vagona unutar Brodogradilišta korišteni su lokomobili na benzinski pogon, parni pogon i dvije električne lokomotive.

Vlastita električna centrala bila je opremljena diesel-motorima tipa "ganz-danubius" i opskrbljivala je cijelo Brodogradilište strujom za rasvjetu i pokretanje strojeva. U nizu radionica i hala na obali a dijelom na povišenom terenu, sjeverno od ceste, u radionici za obradu željeznih i čeličnih dijelova brodova nalazili su se mnogi strojevi raznih vrsta što su omogućavali obradu željeznih i čeličnih dijelova u godišnjoj količini od 50000 tona. Osim tih, postojala je velika stolarska radionica i hala za izradu drvenog i azbestnog unutrašnjeg naređa, radionica kotlova, radionica za finu mehaniku, te elektro-radionica. Gradnja podmornica navela je na znatno povećanje radionice akumulatora. Na gatovima nalazile su se radionice za bojenje i lakiranje. Osim toga u Brodogradilištu je bila organizirana stalna vatrogasna služba i priručne ambulante.

Opremljenost Brodogradilišta i tehnologija rada bili su na tada zavidnoj visini. Pa ipak, riječko Brodogradilište nije bilo osposobljeno za proizvodnju motora. Zbog toga su motori dopremani, kao i prije dogradnje, iz budimpeštanskih pogona, spremni za montažu, ili kao dijelovi, napola dovršeni. Kooperacija između udaljenih budimpeštanskih pogona i riječkog Brodogradilišta tekla je vrlo dobro, unatoč složenosti i potrebne preciznosti u proizvodnji ratnih brodova.

Za gradnju prvih torpiljarki i razarača kupljeni su planovi od britanske tvrtke Yarrow, a u Rijeci su ti planovi samo adaptirani. Tako je, uostalom, postupalo i tršćansko Brodogradilište. Međutim, već

prije fuzije bio je u Rijeci osnovan Danubiusov Biro razvoja i plana, gdje su se izrađivali detaljizirani planovi naručenih brodova. Za podizanje opće tehničke razine i za izradu vlastitih građevnih planova umjesto kupovanja tipskih projekata, vrlo je zaslužan general ratne mornarice Popper. Bio je to izvanredni brodograđevni inženjer čijim je nastojanjem ostvarena domaća izrada planova za bojne brodove klase 20.000 tona, najmodernijih jedinica austro-ugarske ratne mornarice. Već nakon 1910. godine počela je gradnja ratnih brodova na temelju vlastitih nacрта čemu je svojim udjelom pridonijelo i riječko Brodogradilište. Krstarica "Novara", razarači klase "Tatra", torpedni čamci na turbinski pogon i, poslije građene, podmornice bili su izvođeni na temelju nacрта vlastitog brodogradilišnog biroa.

U narudžbama brodova ratna je mornarica postavljala samo opće norme plana, a izvedbene su planove spremali inženjeri Brodogradilišta pod nadzorom direktora Kaplaneka. Za opredmećenje izrađenih planova korištena je tzv. metoda šablona, što se početkom stoljeća počela primjenjivati u matičnoj tvornici Danubiusa u Pešti u toku gradnje manjih riječnih brodova. Inženjeri riječkog Brodogradilišta, koji su većinom došli iz novopeštanskog brodogradilišta, prenijeli su tu metodu u Rijeku i primijenili je kod gradnje morskih brodova. Ta se metoda sastojala u tome da su se na podu crtaonice izvedbenih planova, što se nalazila na katu povrh stolarske radionice, crtali svi konstrukcioni elementi broda, milimetarskom točnošću u omjeru 1:1. Svaki se taj nacrtani konstrukcioni element modelirao zatim u drvu, a potom se taj model kopirao u materijalu od kojega se gradio brod. Točno izvedene šablone smanjivale su postotak pogrešaka na minimum i osiguravale preciznost gradnje broda. Metoda šablona i moderni strojevi za obradu osiguravali su istodobno i znatne uštede.

Već se u početku širenja riječkog Brodogradilišta uvidjelo da je potrebno ubrzati i istodobno pristupiti gradnji pojedinih brodova, prema za to stvorenim mogućnostima. Naime, već su 1909. godine mjerodavni faktori Austro-Ugarske ubrzavali gradnju ratne mornarice i za nju odobrili 312 milijuna kruna. Riječko Brodogradilište dobilo je 1911. godine konačno narudžbe za dva brza krstaša, 1 bojni brod tipa "viribus unitis", 6 razarača i 6 torpiljarki. Tom se ogromnom zadatku pridružila još i narudžba Ugarsko-hrvatske parne plovidbe za izradu jednog putničko-teretnog broda. Gradnja krstaša započeta je već 1911. godine, a bojnog broda iduće godine. Trupovi razarača i torpiljarki istodobno su građeni u Kraljevici. Živahnost radova u Brodogradilištu, pogotovu do kraja 1913. godine kad su dovršavani glavni radovi širenja Brodogradilišta, bila je doista velika. Tada je u Brodogradilištu radilo već više od 2300 radnika.

Gradnja bojnog broda "Szent István" bila je dotad najkрупniji zadatak riječkih brodograditelja. Zbog istodobnih radova na širenju Brodogradilišta, ali vjerojatno i zbog nedostatka iskustva u takvoj gradnji, otegli su se radovi na trupu. Kobilica je postavljena 29. siječnja 1912., porinuće je obavljeno 17. siječnja 1914., a brod je dovršen početkom 1916. godine. "Szent István" je bio dugačak 152 a širok 27,3 metra s gazom od 8,3 metara, deplasmana 22.500 tona. Posada je brojala 1080 članova. Potpuno naoružani brod stajao je 60,6 milijuna kruna, od čega je trup bio vrijedan 5 milijuna, strojevi 6 milijuna a električna postrojenja 2 milijuna kruna. Dobavu topova i oklopnih limova obavila je austrijska industrija. Porinuću "Szent Istvána" prisustvovali su najviši predstavnici monarhije i 30 jedinica ratne flote.

Prvi svjetski rat u prvim dvjema godinama nije donio neke promjene u radu Brodogradilišta. Radilo se nesmetano jer su brodogradilišni radnici bili većinom oslobođeni odlaska u vojsku. Međutim, kada je 24. svibnja 1915. godine Italija objavila rat izazvala je uznemirenje u životu grada i Brodogradilišta.

Već u početku ratnih operacija talijanske su trupe zaposjele, drugo po veličini, austrijsko brodogradilište u Tržiču. Zbog toga su vlasti odmah naredile evakuaciju Rijeke. Materijali i predmeti za naoružanje 8 razarača i bojnog broda otpremljeni su u Pulu, a predmeti naoružanja,

planovi i spisi za 8 torpiljarki, što su građene u Kraljevici, odnijeti su dijelom u Pulu a dijelom u Budimpeštu. Svi brodovi, sposobni za tegljenje, odvedeni su u Pulu - tako "Szent István" i 8 razarača, a putnički brod "Hunyad" koji nije mogao biti porinut u more, i onih 8 torpednih čamaca u Kraljevici, morali su ostati na navozima.

Međutim, uskoro se pokazalo da je panika bila bezrazložna. Napredovanje talijanskih trupa bilo je zaustavljeno, a talijanska flota ostajala je pasivna i zadovoljavala se obranom vlastite obale. Kako je prošla opasnost, brodovi su vraćeni natrag kao i otpremljeni materijal i strojevi, pa je gradnja nastavljena.

Flota monarhije nije bila u stanju braniti razvedenu obalu protiv napadaja Britanaca, Francuza i Talijana. Najviše je bilo u pitanju zaštićivanje važnijih luka: Pule, Trsta i Kotora. Vrlo razvedena istočna obala Jadrana bila je uopće neprikladna za operacije i manevre s velikim ratnim jedinicama. To se pokazalo očitim kada su 11. lipnja 1918. godine brze talijanske torpiljarke napale jednu austrijsku eskadru kod otoka Premude i potopile "Szent István".

Prije rata planirana gradnja flote, u kojoj su glavnu snagu trebali predstavljati bojni brodovi, pokazala se neizvedivom zbog pomanjkanja materijala, a za izvođenje ratnih zadataka u danim uvjetima neprikladnom. Pokazalo se mnogo korisnijim graditi male i brze brodove. Zbog toga je riječko Brodogradilište između 1916. i 1918. godine bilo zasipano narudžbama za gradnju podmornica, razarača, minonosaca, remorkera, itd. Takvom opterećivanju riječkog Brodogradilišta pridonosilo je i to što je tršćansko brodogradilište bilo u blizini ratne zone i u neprestanoj opasnosti, a ono u Tržiču ostalo je pod Talijanima.

U spomenutom razdoblju, od 1916. do 1918. godine, bilo je u radu 14 podmornica raznog deplasmana od 250 do 1000 tona, 8 razarača od 800 do 880 tona, 7 torpiljarki, 16 minopolagača od 63 do 130 tona deplasmana, 6 remorkera od 47 tona deplasmana i još 5 raznih brodova (peniša, maona i sl.) - dakle čak 56 raznih jedinica.

Realizacija mnogih narudžaba bila je otežana ne samo pomanjkanjem svega što prouzrokuje rat, već i time što je Brodogradilište u više navrata postalo meta napada talijanske ratne avijacije. Sumarno uzevši, po jednoj evidenciji, u riječkom je Brodogradilištu između 1906. i 1918. godine izgrađeno ukupno 16 plovnih jedinica od čega samo jedan nedovršeni putnički brod, dva remorkera za pomorsku oblast u Rijeci i dva remorkera za Rumunjsku. Za potrebe ratne mornarice izgrađeno je 20 razarača, 32 torpiljarke, 15 podmornica, 2 krstaša, jedan bojni brod, 16 minopolagača, 2 dizalice, jedan dok, 1 brod za spašavanje, 9 mauna i 12 remorkera.

Broj radnika u Brodogradilištu neprestano je rastao, jer je rasla i potreba zbog sve većih narudžaba. Od 700 u 1907. godini, njihov se broj popeo 1910. na 1060, godine 1912. na 2100, 1913. godine na 2397, godine 1915.

POVIJESNI OKVIRI RAZVOJA BRODOGRADNJE I POMORSTVA U ISTRI SA SREDIŠTEM U PULI

Na obalama Istre gradili su se brodovi od pamtivijeka, kroz međudjelovanja mnogih brodograditeljskih tradicija, između ostalog i zbog raspoloživosti radne snage i sirovina i materijala za brodove kao što su hrast, borovina, pinija i crnika. Kroz takva su se međudjelovanja kroz brodogradnju od težaka postajali majstori brodograditeljskih usmjerenja - tesari, kalafati, brodari, užari, jedrari, smolari, što je značajno mijenjalo socijalnu strukturu i načine življenja. O bogatoj povijesnoj baštini silama međudjelovanja i danas svjedoče ostaci materijalne kulture na svakom koraku, u muzejima, zapisi u kamenu, groblja amfora. Tragovi prethistorijskih ljudi iz kamenog doba nalaze se u Špilji Šandalj, tu je i posljednji ilirski grad Nezakcij, tu su ostaci rimskih naselja, raskošnih dvoraca (*Ville rusticae*), građevina za zabavu (jedan od najsčačuvanijih amfiteatara na svijetu), slavoluka (Slavoluk Sergijevaca), sakralnih zdanja (Augustov hram), gradske zidine, ulazna vrata u grad, kazališta, itd.

Poslije Rimljana ovim su krajem prolazili Goti, Bizantinci, Langobardi, a onda ga naseljavaju Slaveni koji će voditi žilavu borbu s Mlečanima. Zatim su prošli Francuzi, Austrijanci, Mađari, Talijani i Nijemci. Svaka je od prolaznih tradicija ulazila u međudjelovanja sa zatečenim stanjem te dodavala, mijenjala ili brisala stare navike i običaje. Međutim svakom od ovih razdoblja i svakom od onih koji su ovdje ostavili nekog traga o svome djelovanju, zajedničko je bilo usmjerenje na pomorstvo i brodogradnju ali ne i stalna briga o prosperitetu ovih krajeva. Međutim, i u uvjetima nedostatka ciljeva razvoja i želje za napretkom zatečenih uvjeta života, međudjelovanja sa nadolazećim utjecajnim neumitno su mijenjala slike područja i načine života.

Novi zamah razvoju sredinom XIX stoljeća u Puli, gradu utonutom u kataklizme prošlosti, pritisnutom malarijom i bez jasne nade u budućnost, dao je početak gradnje novog brodogradilišta. Brodogradnja je kao integrirajuća djelatnost pokrenula mnoge gospodarske aktivnosti, povezala razne financijske interese i na takav način mijenjala život. Zanemareni i zaboravljeni grad započeo je novi razvojni ciklus zahvaljujući brodogradilištu koje je nastalo na osnovi novih međudjelovanja, koja su za razliku od svih prijašnjih koji su dolazili sa juga, došli sa sjevera, sa novim industrijskim i tehničkim ambicijama srednjoeuropskih zemalja u usponu. O tome govori i nekoliko podataka. Grad koji je još u II. stoljeću n.e. imao 35 000 stanovnika, sredinom prošlog stoljeća imao je oko 1 000 stanovnika, pred Prvi svjetski rat 65 000, što svjedoči o snagama međudjelovanja i dalekosežnostima njezina djelovanja.

Razvoj brodogradnje i pomorstva u Istri je počeo kad je admiral H. B. Dahlerup nakon traženja prikladnog mjesta na Jadranu za novo brodogradilište i za glavnu ratnu luku Austrije, predložio pulsku kao najprikladniju. Pala mu je na um ideja da treba jedno brdo "odrezati" i nasuti obalu, a otočić Uljanik, obrastao ulikama po kojima je i dobio ime, izravnati i na njemu graditi brodove. Temelji novom brodogradilištu postavljeni su 9. prosinca 1856. Prije i poslije toga bilo je potrebno mnogo rada da s Otoka Ulika krenu brodovi. I od onda, više od jednog stoljeća, tu su se radali brodovi i kretali u svoje dramatične avanture. A s pomorstvom i brodogradnjom počele su snažna međudjelovanja brodogradilišta, Pule i južne Istre sa srednjoeuropskim i dalje europskim industrijskim krugom zemalja velikih htijenja i želje za prisutnošću na toplim morima Mediterana a i šire.

Bio je to težak i dugotrajan sukob starog i novog, međudjelovanje koje je postepeno ali uporno mijenjalo sliku Pule i njezina zaleđa. U europskim središtima moći nije se mnogo brinulo o socijalnim i gospodarskim posljedicama međudjelovanja i procesa kojima se pretežito seosko stanovništvo u Istri moralo pretvarati u industrijske radnike. Rezultati toga dugoročno nepredvidljivog međudjelovanja, nastalog iz potrebe širenja moći srednjoeuropskih zemalja na

mediteransko podneblje i želje za gradnjom brodova su ostavili traga za sva vremena na lokalni način života.

Građeni su brojni trgovački i ratni brodovi različitih tipova i namjena: fregate, korvete, krstarice, bojni brodovi, linijski brodovi, topovnjače, minopolagači, torpiljarke, tegljači, podmornice, plutajući dokovi; takorekuć sve vrste brodova koje je tada svijet poznao. Tim se međudjelovanjima stvarala neraskidiva veza, neuhvatljivi dodaci tradiciji koji se još uvijek osjećaju.

U tijeku burne povijesti Pule i njezinih propadanja pod Prejasnom kraljicom mora, Venecijom, grad na jugu istarskog poluotoka i njegova luka dijelili su istu sudbinu. Aristokratsko-trgovačka Mletačka Republika nije imala interese da Pulu razvije u snažno gospodarsko-pomorsko središte; njoj je bila potrebna jedino čvrsta i sigurna pomorska točka, stanica za predah i opskrbu na dugom i opasnom putu do dalmatinskih i albanskih luka, do bogatih trgovačkih emporija na Levantu i "Ponentu". Ujedno su to bile točke za daljnje ekonomsko i političko prodiranje.

Iako su političke prilike i konstelacija snaga velikih sila koje pretendiraju na prevlast u Jadranskom bazenu u XVI. i XVII. stoljeću prisiljavale Veneciju da počne pretvarati Pulu u svoje pomorsko-strateško uporište na sjevernom Jadranu, pa je zato čak izgradila veliku utvrdu na brežuljku iznad zaljeva i jednu manju na otočiću Sv. Andrije u samoj luci, ti planovi nisu bili do kraja ostvareni. Pula je ostala samo prolazna, tranzitna luka u kojoj su se zaustavljali brodovi čekajući povoljni vjetar za nastavak plovidbe, ili su, prisiljeni iznenadnom havarijom, u njoj obavljali improvizirane popravke.

I poslije propasti Serenissime Pula će više od pola stoljeća ostati perifernom točkom na južnom dijelu istarskoga poluotoka. Prva austrijska, zatim francuska, te ponovno austrijska uprava za propali malarični grad značit će samo formalno mijenjanje vlasti.

Unatoč tome, prirodna svojstva pulske luke ostavila su snažan dojam na pojedine providure, rektore, razne službene osobe i slučajne namjernike. Oni u svojim svjedočanstvima govore o "lijepoj luci", o "prostranoj luci", "veoma sigurnoj luci" koja može primiti "svaku vrstu brodova" (ogni sorte di vascelli), a ponekad u euforičkom divljenju naglašavaju da je pulska luka "najbolja na svijetu" (porto migliore del Mondo)!

Osobine pulske luke zapele su za oko i Napoleonovim činovnicima, kao i kasnije, austrijskim pomorskim stručnjacima i stratezima, Habsburška Monarhija, čije pretenzije na Jadran sežu još u XVI. i XVII. stoljeće, sada je gotovo sigurno držala u rukama čitav taj morski i kopneni prostor i postepeno se pripremala za daljnju penetraciju. Mletačka ratna luka nije joj više bila dovoljna, pa je već početkom ožujka 1834. donesena odluka da se izvrše tehnički pripremni radovi i izrade financijski proračuni za početak gradnje "pomoćnog arsenala" u Puli. Grupa stručnjaka, na čijem je čelu stajao Mlečanin Giovanni Casoni, stručnjak za gradnju brodova i pomorskih objekata, izradila je nacрте prema kojima je u Puli trebala biti podignuta zgrada "pomoćnog arsenala", kula za podizanje jarbola na jedrenjacima, barutana i spremište za manje barke, vojarna za oko 800 ljudi koji bi činili tri odreda mornarice i kompleks zgrada sa stanovima za stručnjake i radnike (ukupno 180 osoba). Pulski "pomoćni arsenal" bio bi opskrbljen spravama i alatom za popravak topova, održavanje jedara, za podizanje jarbola, te za popravak dna havariranih brodova; osim toga, izgradila bi se skladišta za ratnu municiju i prehrambene namirnice. U pulskoj bi se luci usidrile dvije fregate, od kojih jedna sa 60 topova kalibra 36. Za osiguranje luke bila je zacrtana izgradnja nekoliko tvrđava.

Ostvarivanje te zamisli trebalo je po tadašnjim proračunima, stajati točno 878.000,59 forinti. Obavljeno je nekoliko obilazaka pulske luke i neposrednih prilaza, a radovi su počeli 1846. kada niču prva tri vojna skladišta u Rupi (Val del Buso).

Veliki revolucionarni val 1848. zahvatio je i Veneciju i pokrenuo u njoj nacionalno i političko raspoloženje. Privremena revolucionarna vlada zauzela je luku, arsenal, pa čak i dio ratne mornarice, što je veoma uplašilo bečki dvor i ubrzalo donošenje odluke da se nađe novo, sigurnije i pouzdanije uporište. Nakon što je u Veneciji savladan revolucionarni pokret dvor i vojni krugovi preselili su ratnu mornaricu u Pulu i za njezina zapovjednika postavili danskog admirala Hansa Bircha Dahlerupa. Već iduće godine, po naredbi mladoga cara Franje Josipa, Dahlerup je zajedno s feldmaršalom Nugentom, obišao Rijeku, Crikvenicu, Kraljevicu, Bakar, Zadar i Šibenik da bi odabrao najprikladnije mjesto za buduću ratnu luku i arsenal s brodogradilištem. Konačno je ipak izabrao Pulu, što je bila logična posljedica ne samo otprije započetih radova u njezinu zaljevu, već i stvarnoga strateškog položaja koji su imali grad i njegova luka. Počeli su veliki radovi oko melioracije terena, zasipanja male uvale u sjeveroistočnom dijelu zaljeva, kopanja i zamjenjivanja zemljišta, cesta, lokava i raznih parcela privatne, općinske i crkvene zemlje kako bi se stvorili najprikladniji temelji za izgradnju lučkih i arsenalskih postrojenja. Godine 1850. mornarica je kupila i otočić Uljanik (koji su dotad držali u zakupu seljaci Premanture) nedaleko Pule, i na njemu počeli graditi skladište za brodsku opremu. Pula je, međutim, veoma sporo mijenjala svoj turoban izgled nekoć, prema dojmu mletačkih rektora XVII. stoljeća, nalik na “nesretno prebivalište melankolije, bolesti i smrti”. Još 1840. godine grad je bio okružen visokim ali ruševnim zidinama, korovom i smećem; imao je samo 214 kuća (od kojih su neke bile polusrušene i nenastanjene) sa 1076 stanovnika. Unatoč tome Pula je bila grad i biskupsko sjedište, imala je upravnog činovnika (podestata), pomorsko zapovjedništvo i sanitarnu službu. Ostvarivanje spomenutog projekta iz 1834. davalo je impulse promicanju života, tako da je krajem siječnja 1846. jedan svjedok mogao zapisati u Kandlerovom listu L’Istria da je pristajanje ratnih brodova ulilo novu vitalnost gradu i luci. Međutim prispjelim brodovljem nalazila se fregata “Bellona”, sa zapovjednikom divizije ratnih brodova, brik “Oreste”, škuna “Sfinga” i dr.

SREDNJE EUROPSKO DJELOVANJE NA BRODOGRADNJU I POMORSTVO U PULI

Radovi na izgradnji novog pomorskog središta u Puli već su napredovali i imali svoju dvadesetak godina dugu povijest, kada je 9. prosinca 1856. carica Elizabeta, koja je sa carem i velikom pratnjom doplovila iz Trsta, uz veliku raskoš - gala zastave, topovske salve, bengalsku vatru, svjetovne i crkvene ceremonije - položila kamen temeljac budućeg brodogradilišta. Time je konačno Puli priznat status glavne ratne luke Habsburškoga Carstva i odbijen pritisak opozicije da to bude Trst. Otad će stari malarični grad - pun sjajnih spomenika svoje prošlosti, ali i bijede, nevolje i mračnih slika propadanja – krenuti putem plodotvornih međudjelovanja u susret svojem dotad neviđenom usponu i prerastanju u moderno srednjoeuropsko urbano središte.

Bio je to povijesni proces, neumitno međudjelovanje nepotpuno kompatibilnih sredina s brojnim iskušenjima za sve sudionike, koji put ispunjen povremenim zastojećima i sporim prevladavanjima nasljeđa prošlosti, proces koji je često tekao jednostrano ne dopuštajući gradu da skladno razvija svoje urbane cjeline i prateće infrastrukture. Pula je u prvome redu rasla kao ratna luka, mornarička vojno-industrijska baza, bez onih karakterističnih obilježja velikih modernih gradskih središta kod kojih su bili jasno odijeljeni urbani od ruralnih elemenata. Pišući svoje uspomene na vojne pitomačke godine u Puli (oko 1861.) neki je austrijski mornarički časnik sjajno ocrtao “portret” tadašnje Pule i njezinih razvojnih proturječnosti.

“Naša pomorska baza, Pula, bijaše selo. Pržila se na suncu među rimskim ruševinama, koje nadvisuje mrk i orijaški amfiteatar, u čijim su udubinama gavranovi pravili gnijezda i gdje su se grmovi kupine obavijali oko kružnoga stubišta. Posvuda je bilo šljunka, a tamo gdje će kasnije niknuti arsenal u lijenoj se vodi prirodne luke zrcalio otočić pokriven maslinama. Ulaz u luku bio je zapriječen drvenom preprekom s verigama kao uspomena na francuski rat iz 1859. bio je ostavljen jedino prolaz za brodove koji su uplovljavali pod zaštitom obalne baterije. Brodovi su bili usidreni bočno jedan od drugoga prema obali i također zakračunani drvenim trupcima koje su nazivali “kravljim stajama”. Pri svakoj je šetnji prijetila opasnost od “groznica” koje su pučinom čak ovamo dopuhivale iz močvarnoga Brijunskog otočja.”

Nismo imali nikakve veze s našim domovima, osim Lloydvog parobroda koji je iz Trsta navraćao dva puta tjedno. Ničega ovdje nije bilo, osim prostranoga modrog svoda, mora, kamenja i neugodnog kraja po čijim su nepopločanim putovima seljaci na magarcima odlazili od kuće s robom koju su nosili na prodaju... Rijeka i Trst bijahu jedine iznimke na čitavoj obali koja bi inače naličila na Tursku”.

Veliki dio međudjelovanja su uvjetovali u to vrijeme vojno-strateški planovi i težnja za gospodarskom ekspanzijom doveli su do investiranja velikog kapitala u izgradnju pomorskog arsenala i brodogradilišta, do stvaranja snažne vojno-pomorske srednjo-europske baze u Puli. Na tim je temeljima nicao i grad. Duž djelomično zasute i meliorirane obale pružao se arsenal na kojem su podizane radionice za izradu opreme i oružja, dok je na otoku Uljaniku raslo brodogradilište. Vanjski su gradski zidovi srušeni, a s unutrašnje se strane počeo graditi veliki zid koji će zatvarati arsenal.

Iako će Pula, poput mnogih mjesta u Istri, godine 1855. biti pogođena velikom epidemijom kolere, njezino se stanovništvo već tada nalazilo u snažnom usponu. Samo godinu dana poslije polaganja kamena temeljca imala je 8551 stanovnika (od čega oko 2000 vojnih osoba).

Deset godina kasnije gradsko se stanovništvo udvostručilo: godine 1867. u Puli je živjelo 17303 stanovnika (13000 civila i 4303 osobe u vojnoj službi), što više od svega govori o intenzitetu međudjelovanja koje se uspostavljalo u tim vremenima.

U drevnome gradu Puli nikao je K. u. k. Kriegs Marine See Arsenal (Carski i kraljevski ratni pomorski arsenal) kao izraz ekspanzionističkih težnji ambicioznih vladara srednje Europe..

Porast stanovništva i urbano širenje Pule prisilili su gradsku upravu i lučki admiralitet da poboljšaju ambijentalne uvjete prebivanja u gradu, da bonificiraju velike močvarne površine i podignu prateće objekte. Izgrađen je i vodovod. Sliku grada osobito je izmijenila izgradnja stambenih, javnih i upravnih zgrada. Šezdesetih i sedamdesetih godina nicalo je u Puli prosječno šezdesetak novih velikih zgrada, dok se sedamdesetih i osamdesetih godina trend izgradnje nešto smanjio, pa se grad povećavao za četrdesetak objekata godišnje. U odnosu na 1842. broj stambenih zgrada povećao se za gotovo dvadeset puta! Godine 1896. otvoren je novi bolnički kompleks od osam velikih i moderno uređenih zgrada.

U Puli se ubrzano naseljavala - gotovo iz svih dijelova Monarhije - specijalizirana i visokospecijalizirana radna snaga, vojni, tehnički i građevinski stručnjaci. Osim glavnog rukovodioca izgradnje prvih radionica, porijeklom Danca, planove za arsenal i brodogradilište načinio je inženjer poljskoga porijekla, nakon njega glavni je arhitekt arsenala postao Nijemac. Stručnim i tehničkim poslovima rukovodila su četiri brodograđevna inženjera iz Danske, zatim jedan Šveđanin i nekoliko Nijemaca iz Beča. U prvoj fazi svog pretvaranja u ratnu luku Pula nije bila privlačna kao mjesto boravka za kvalificirane brodograđevne radnike, pa su ih austrijske vlasti svaki mjesec na smjenu dovodile na rad. Tek kada su poboljšane zdravstvene i higijenske prilike stručna se radna snaga počinje trajno naseljavati. Manualni, nekvalificirani radnici bili su sa sela. Oni u početku nisu živjeli u gradu i nisu prekidal veze sa sredinom iz koje su dolazili, pa je njihovo vezivanje za Pulu desetljećima imalo obilježje "jednodnevnih migracija". Osim fluktuirajuće radne snage i stručnjaka s povremenim boravkom, u Puli su se od druge polovice šezdesetih godina naglo povećavale stalno nastanjene obitelji i pojedinci.

U tom su razdoblju brodogradilište i arsenal postajali sve snažnijim činiteljima gospodarskog i populacijskog uspona Pule; oni su temelj prerastanja sitnog naselja u značajno središte tada još moćne Carevine. Nepune dvije godine poslije ceremonijalnog i simboličnog polaganja prvoga kamena za brodogradilište, s navoza na otoku u more je 5. listopada 1858. porinut i prvi brod: drevni jedrenjak "Kaiser" sa 5 194 tone istisnine, koji je, osim vjetra, pokretao i parni stroj od 800 KS (590 kW). Taj "mješanac", što se tiče pogona, bio je naoružan sa 92 topa u dvoredu, a mogao je razviti brzinu od jedanaest čvorova. Kao ratni brod "Kaiser" je imao mnogobrojnu posadu od 904 člana.

Iduće desetljeće bilo je obilježeno tehničkim i tehnološkim napretkom. Jedro je uzimalo pred parnim strojem, a drvo se zamjenjivalo željezom. Godine 1861. porinuta je topovnjača "Sansego", a u travnju iduće godine i fregata "Schwarzenberg" (od 2 650 tona istisnine). Brodogradilište se neprestano usavršavalo, što je povećavalo proizvodne mogućnosti, ubrzavalo radni proces i olakšavalo uvjete rada. Tako je, krovna konstrukcija nad navozima završena 1863., a godine 1866. postavljen je plutajući dok koji omogućuje da se istodobno gradi ili popravlja šest teških fregata; 1862. počela je, a pet godina kasnije i završena izgradnja suhih dokova.

Prvi brodovi koji su porinuti s navoza brodogradilišta bili su drvene konstrukcije, zatim su ih zamijenili tzv. kompozitni - složeni od drva i željeza - da bi se, konačno, proizvodnja preorijentirala u željezne i čelične brodove.

Taj je proces ubrzala velika i važna pomorska bitka kod Visa (u srpnju 1866.) koja je pokazala da je izbor Pule za ratnu luku bio strateški opravdan, i da je vrijeme drvenih brodova i jedara zauvijek prošlo. Linijaš "Kaiser", prvi brod pulskog arsenala, u viškoj je bici uspio, doduše, iako s teškim oštećenjima, dobiti dvoboje s talijanskim željeznim brodovima "Affondatore", "Re di Portogallo" i "Mariom Piom", a austrijska "drvena flota" trijumfirala je nad modernom talijanskom, no, to je

rezultat vješte taktike austrijskih zapovjednika, srčanosti hrvatskih mornara i, pomalo, igre slučaja, a ne tehničko-tehnoloških prednosti. Ta je prednost bila na talijanskoj strani, pa je Austrija, da bi učvrstila svoju dominaciju na istočnoj obali Jadrana, morala slijediti put promjena i inovacijskog napretka u ratnom i trgovačkom pomorstvu. Dolazi do povećane izgradnje tehničkih postrojenja i plovnih jedinica.

Tijekom tri desetljeća postojanja na kopnenom su dijelu Pomorskog arsenala izgrađene strojobraverska, stolarska, limarska i bojadisarska radionica, te radionica za izradu jarbola i jedara, montažna radionica s dizalicama od 10 i 20 tona, kotlarska radionica, kovačnica s dvije dizalice po 20 tona i 6 parnih maljeva, valjaonica za šipkasto željezo i lijevaonica željeza i obojenih metala sa četiri kupolne peći, dvije dizalice po 20 tona, kovačnica bakra, modelarnica, radionica torpeda, radionica za preciznu mehaniku, kemijski laboratorij, niz manjih radionica i skladišta, kao i velika dizalica od 60 tona. Izgrađene radionice u tom razdoblju ostavile su dubok trag i utjecale na tehnologiju, organizaciju, "product mix" i infrastrukturu poslijeratnog razvoja "Uljanika". Te radionice su postale škola i rasadnik kvalificiranih kadrova, koji su kasnije omogućili diversificiranje i razvitak proizvodnje.

Na otočnom dijelu (koji je god. 1880. s kopnom spojen mostom) nalazila su se dva velika suha doka za najveće brodove tadašnje flote, drveni plutajući dok, dva velika pokrivena navoza sa dvije veće dizalice od 40 i tri manje od 20 tona, radionice za izradu brodskih oklopa (sa dvije veće dizalice), radionica brodskih kovača, parna pilana za drvo i cinkarna.

Zanimljivi su podaci - koji također svjedoče o moderniziranju proizvodnih uvjeta - unutar zidina Pomorskog arsenala bilo je postavljano oko 8 kilometara željezničkog kolosijeka i 4 km vodova; arsenalske zgrade bile su osvjetljene plinom, a na otočnom dijelu električnom strujom; za pogon radionica i dokova služila su 52 parna kotla različite veličine.

Pet godina kasnije - između 1862. i 1867. dok su se izgrađivali dokovi - počela je serija novih porinuća: u prosincu 1867. u more je spuštena korveta "Helgoland" (od 1 827 tona istisnine), u studenom 1870. transportni brod "Pola" od 910 tona istisnine (TST); u srpnju 1873. topovnjača "Nautilus" (570 TST), a u studenom iste godine i topovnjača "Albatros" (također 570 TST); u srpnju 1875. porinuta je topovnjača na lopate "Triton" (194 TST), u rujnu 1877. kazamatni brod "Prinz Eugen" (3 600 TST), u lipnju iduće godine korveta "Saida" (2 500 TST), a u studenom 1879. krstarica "Zara" (850 TST).

Godine 1880. i 1881. izgrađene su četiri torpiljarke po 27,7 TST, a već krajem veljače iduće godine porinuta je krstarica "Sebenico" (896 TST). Između 1883. i 1888. izgrađena je 21 torpiljarka po 56 TST. Godine 1886. porinute su u more torpiljarke "Kondor", "Bussar", "Geier" i "Uhu" od 78 TST, a iduće godine još četiri torpiljarke - "Ibis", "Kranich", "Reicher" i "Wurger" po 78, odnosno, ova posljednja, od 80 TST. U srpnju 1887. u prisutnosti cara Franje Josipa I porinut je bojni brod "Kronprinz Erzherzog Rudolf" od 6 870 tona istisnine.

U razdoblju između 1887. i 1891. izgrađeno je također više različitih tipova plovnih jedinica. S navoza Pomorskog arsenala spušteno je u more pet torpiljarki od 63 i jedna od 75 TST, veliki remorker "Büffel" od 97 TST, krstarica "Kaiserin Elisabeth" od 4000 TST i minonosac "Dromedar" od 173 TST. Iduće je godine izgrađena jedna torpiljarka prve klase - "Kibitz" od 78 TST. Krajem lipnja 1893. obavljeno je osobito atraktivno porinuća: rekonstruirana je korveta "Donau" (od 2 340 TST), izgrađena 1888. koja je upravo iz Pule krenula na svoj slavni i mukotrni put oko svijeta.

Do početka Prvoga svjetskog rata porinuto je u more niz različitih ratnih brodova: bojni brod za obalnu zaštitu "Monarch" od 5 600 TST (u siječnju 1895. u prisutnosti cara), oklopna krstarica "Zenta" od 2 300 TST (u kolovozu 1897.), krstarica "Aspern" od 2 456 TST (svibanj 1899.), krstarica "Szigetvar" od 2 300 TST (u listopadu 1900.) oklopna krstarica "St. Georg" od 7 300 TST

(u prosincu 1903.), turbinska krstarica "Admiral Spaun" od 3 500 TST i dvije podmornice od 230, odnosno 270 TST (godine 1909.), te minonosac "Camaleon" od 1 100 TST (god. 1913.). Za trajanja rata (1914-1918.) izgrađeno je još nekoliko podmornica.

U spomenutom razdoblju u Pomorskom arsenalu izgrađeno je pet plutajućih dokova (od kojih je najveći - završen 1911. - dužine 180 i širine 30 metara, imao nosivost 22000 tona), više vrsta remorkera, parnih barkasa i plovni objekata, te obavljeno mnogo preinaka, popravaka, dokovanja ratnih brodova itd.

Od polaganja kamena temeljca godine 1856. do kraja Prvog svjetskog rata izgrađeno je 56 raznih brodova za ratnu mornaricu ukupne istisnine 58 782 tone.

Sve su to bili pripremni radovi za ostvarivanje ambicioznih planova austro-ugarske ratne mornarice u njezinoj ekspanzionističkoj zahuktalosti, u prvom redu za gradnju "superdrednoughta" od 24 500 tona istisnine. Prvi svjetski rat jasno je pokazao da su ti planovi bili nerealni i da su političke, društvene i gospodarske proturječnosti toliko jake da dvojna Monarhija predstavlja zapravo kolosa na staklenim nogama. Nijedan od tih planiranih brodova nije izgrađen; između 1914. i 1918. s navoza Pomorskog arsenala uplovilo je u more samo nekoliko podmornica.

Razgranata i veoma intenzivna proizvodnja u arsenalu i brodogradilištu uvjetovala je, od druge polovice XIX. stoljeća do početka Prvog svjetskog rata, snažna i burna međudjelovanja te velike i nagle promjene u ekonomskoj, društvenoj, političkoj i etničkoj sferi. U sklop tih međudjelovanja je uvučena čitava južna Istra, osobito najbliža sela Puljštine.

Dok je rukovodeći kadar potjecao iz srednjoeuropskih zemalja (tada u sastavu Monarhije) i u službenom i svakodnevnom govoru služio se njemačkim jezikom, kvalificirani su radnici većinom bili Talijani i govorili svojim jezikom, manualna priučena i nekvalificirana radna snaga slijevala se u grad i arsenal iz okolnih sela. Bili su to hrvatski seljaci koji su, najprije svakodnevno odlazili na rad u Pulu i navečer se vraćali u svoja sela, a zatim i stalno nastanjivali u gradu. Oni su govorili hrvatskim jezikom, ali su veoma brzo naučili talijanski, jer su akulturacijski i asimilacijski činitelji koji prate takav proces bili veoma snažni. Za Hrvate je prihvaćanje talijanskog jezika - kojim se govorilo u gradu - i arsenalskim i brodogradilišnim radnicima - bio uvjet za integraciju u novu proizvodnu i kulturnu sredinu. Prihvaćanje talijanskog jezika - osobito nakon trajnog naseljavanja u Puli - značilo je sve bržu asimilaciju, pa je broj talijanskog stanovništva neprestano rastao, bez obzira što se takav nacionalni osjećaj temeljio na upotrebi jezika i prihvaćanju kulture (za iduće generacije), a ne na porijeklu.

Međudjelovanja su kroz doticaje i povezivanja s gradom utjecali na promjene u patrijahalnom "mentalitetu" sela - od načina života, preko privređivanja, ponašanja i međusobnih odnosa do jezika i nošnje. Seljaci proizvode za tržište, odnose zaradu u sela, novac rastače stoljetne "mentalne" strukture i utječe na raspadanje kućnih zadruga i brže stvaranje mononuklearnih obitelji. Muškarci - pretežna radna snaga u arsenalu, brodogradilištu i u mnogim novootvorenim kamenolomima u okolici Pule iz kojih se crpio materijal za gradnju - bili su u većoj mjeri izloženi promjenama tradicionalnog načina života od žena. No, odlaskom iz stare sredine i naseljavanjem u gradu ili prigradskim zaseocima te su promjene bile ne samo jače, već i jednako izražene i kod muškaraca i žena tim više što se i ženska radna snaga uključivala u proizvodne procese.

Međudjelovanja su kroz rast grada Pule pratile i velike promjene u ideologiji, politici i međunacionalnim odnosima. Jačanje talijanskoga građanstva ne samo u Trstu i Rijeci, već i u Puli, teklo je usporedo s uspješnom borbom za ujedinjenje Italije i širenjem ideja iredentističkog pokreta, pa se u njegovim redovima pojavljuju mnoge pristalice teze o talijanizaciji Istre i potrebi da i ta pokrajina uđe u sastav nove Italije. Pobjeda austrijske mornarice s pretežito hrvatskim mornarima u

viškoj bici 1866. kao izraziti primjer snage međudjelovanja, slomila je iluzije na strani Italije, pa se intelektualni građanski sloj, zadržavajući stare parole, nastojao prilagoditi politici Beča i iskoristiti staleški izborni sustav, zakon o školstvu i sl. za očuvanje postignutih političkih privilegija. Bečka se vlada, međutim, dosljedno služila pragmatičkim političkim principom: "podijeli, pa vladaj" osiguranjem dominantnog položaja talijanskoga građanskog sloja i, istodobno, davanjem sitnih ustupaka hrvatskoj strani.

Austrijske službene statistike, koje donose popise stanovništva prema govornom jeziku (Umgangssprache), ne omogućuju preciznije utvrđivanje nacionalnoga sastava Pule u razdoblju posljednja dva desetljeća XIX. stoljeća. Nastojanja bečke vlade da u Puli ojača svoju koloniju dovelo je do nagloga i neprirodnog povećanja njemačkog stanovništva (ono čini gotovo 11% gradskog stanovništva), ali je njegov nestanak 1918. jasno pokazao da njemački doseljenici nisu uhvatili korijene u pulskoj sredini. Unatoč tome ovo stanovništvo je kroz međudjelovanje sa ostalim pučanstvom toga vremena ostavilo u nasljeđe smisao za organizaciju i kvalitetu rada kao trajnu osobinu važnu za industrijski način proizvodnje i života u gradovima. Iako je popise pučanstva provodila odveć zainteresirana i zato nedovoljno objektivna talijanska većina u općinskoj upravi, nema sumnje da je talijanski jezik u Puli veoma rasprostranjen i da je realna procjena da se njime u to doba služilo više od 40% gradskoga stanovništva. Unatoč podatku da je 1910. samo oko 12% pučanstva govorilo hrvatski, broj Hrvata bio je sigurno veći. Jačanje nacionalnog pokreta istarskih Hrvata odrazilo se i u pulskoj, izrazito kozmopolitskoj i radničkoj sredini. Proces akulturacije vodio je u denacionalizaciju uglavnom do kraja stoljeća. Hrvatski doseljenici više nisu gubili svoj jezik i nacionalnost, a potpuno stvaranje građanstva hrvatske nacionalnosti čiji će pripadnici zauzeti gospodarske pozicije u gradu dat će hrvatskome nacionalnom pokretu i određenu materijalnu osnovu. Pulska predgrađa najgušće su bila naseljena svjesnim hrvatskim stanovništvom. Poneka utjecajna hrvatska obitelj živjela je i u samom gradskom središtu.

Iako u općinskome vijeću hrvatska strana ne može postići značajnije uspjehe protiv talijanske zastupničke većine, stranačka borba i opozicija hrvatskih predstavnika dobivaju sve oštrije oblike. U takvim se uvjetima u Pulu počeo prenositi centar hrvatskoga istarskog nacionalnog pokreta. Osim postojećih kulturnih i organizacijskih središta (Slavjanska čitaonica, osnovana 1869., Istarska posujilnica, prvi novčani zavod, 1891.), ostvaruju se i novi pothvati: Družba sv. Ćirila i Metoda (1893.), protuteže iredentističkome školskom društvu Lega Nazionale; Hrvatski sokol (1897.), a Naša Sloga seli iz Trsta u Pulu (1899.). Širenju nacionalnog pokreta pridonosi i razvitak kulturno-umjetničkoga života u Puli od 1870. kada gostuju mnogobrojne hrvatske kazališne družine, kazališta iz Zagreba, Novog Sada, Ljubljane, ruski pjevački zborovi i drugi izvođači predstava.

Podizanje ratne luke i težnja da se dostigne europska tehničko-tehnološka razina industrijskog razvitka nesumnjivo pridonosi sve većim ulaganjima u razvitak pulske privrede, osobito brodogradilišta i arsenala. Priključivanjem Pule na austrijsku željezničku mrežu koja je iz Beča vodila prema Jadranu (Trst, Rijeka), izgradnjom spoja Divača - Pula (1876.), otvorena je mogućnost bržeg dopremanja sirovina za pulsku privredu i bolje povezivanje Istre s Dalmacijom (postojali su i projekti izgradnje "otočne željeznice"). Pula postepeno preuzima od Trsta i Rijeke ulogu dalmatinske tranzitne luke preko koje se neki ratarski produkti (vino, ulje) otpremaju u Ljubljano, Beč, Budimpeštu i Prag. Osim toga, postojalo je i devet tjednih parobrodskih putničkih pruga iz Pule prema Dalmaciji i obratno. Preko pulske luke vodio je najbrži put iz Dalmacije za srednju Europu.

Iako je u austrijskim (austro-ugarskim) planovima Pula bila određena za ratnu luku, razvitak trgovačkog dijela luke u Pulskom zaljevu odigrao je važnu ulogu u gospodarskom jačanju grada i njegova pomorskog prometa. Dok je 1885. promet u trgovačkoj luci iznosio 242000 netto registarskih tona (NRT), godine 1914. dostigao je opseg od 600000 NRT (to je petina tadašnjeg prometa Trsta).

Sva su ta nastojanja i financijska ulaganja bečke vlade usmjerena na brže i djelotvornije stvaranje novog punkta austrijske jadranske orijentacije i penetracije i predstavljaju dio velikonjemačkoga plana prodora na Istok (Drang nach Ostern). Stanovništvo grada neprestano se povećavalo. Ono se usedmerostručilo, da bi, krajem stoljeća, dostiglo 40 000 ljudi. U tom razdoblju stanovništvo je raslo s veoma visokom stopom godišnjega porasta od oko 10%. Do početka Prvog svjetskog rata Pula je imala 58562 osobe (42548 civila i 16014 vojnih osoba).

Privredni razvitak Pule stvorio je uvjete za nicanje nove društvene klase - radništva. To su u prvome redu bili "arsenalci" - okosnica radničke klase u Puli i njezinoj okolici. Put do njezine afirmacije, do organiziranja u političku snagu i svjesnu klasnu partiju bio je težak i dug, pun objektivnih i "subjektivnih" povijesnih prepreka. Ipak je osnivanje prvog pulskog radničkog društva uzajamne pomoći - *Lavoro e Fratellanza* (Rad i bratstvo) godine 1896. - bio jasan znak buđenja i okupljanja. Osam godina kasnije niče udruženje obrtnika, a 1881. novo radničko društvo karakteristična naziva - *Fratellanza polense* (Pulsko bratstvo), također bez određenih političkih ciljeva. Osim radničkih, stvoreno je niz drugih potpornih društava.

Poticaji organiziranjem suprotstavljanju izrabljivanja slojeva radništva dolazili su i iz drugih sredina. Godine 1895. u Puli je osnovana podružnica tršćanskoga Saveza radnika i radnica; to je korak dalje u jačanju klasne svijesti. No, radnički će se pokret odlučnije početi razvijati tek pod vodstvom Socijaldemokratske stranke (od 1898.).

Na zalazu XIX. stoljeća Pula je grad u usponu, vojno-industrijsko urbano središte sa sve dinamičnijim političkim životom, sve burnijim društvenim, političkim klasnim i nacionalnim previranjima.

Za vrijeme rata brodogradilište nije pretrpjelo štete. Radnici su, iako mobilizirani, ostali na svojim radnim mjestima dok su njihove obitelji evakuirane u Štajersku, Mađarsku, Austriju, Češku i Moravsku.

Politička, društvena i nacionalna previranja izazvala su revolucionarni val koji je zahvatio arsenal i ratnu mornaricu. Sve jača i svjesnija radnička klasa organizirala je početkom 1918. u Puli uspješan generalni štrajk. Prvog svibnja iste godine pulski dnevnik "Hrvatski list" naglašava u uvodniku misao o Istri kao sastavnom dijelu buduće Jugoslavije, ali i Jugoslavije kao države pod "crvenim barjakom Internacionale".

Raspad Austro-Ugarske monarhije doveo je do snažnijih političkih previranja u Puli, na brodovima ratne flote i među radništvom. 28. listopada 1918. osnovan je, po uzoru na Zagreb, Mjesni odbor Narodnog vijeća Slovenaca, Hrvata i Srba, čiji su predstavnici preuzeli flotu, osim podmornica koje su Nijemci odveli na odlasku. Bio je to samo kratki, euforički i, na žalost, slabo organiziran politički bljesak. Sudbina Pule bila je zapravo riješena već tajnim Londonskim sporazumom 1915. Ujutro 1. studenog diverzantski pothvat dvojice talijanskih oficira okrunjen je potapanjem admiralskog broda Narodnog vijeća SHS "Viribus Unitis" i pogibijom stotine mornara, kao i Janka Vukovića Podkapelskog, prvog zapovjednika jugoslavenske flote. Pet dana kasnije talijanski su brodovi uplovili u Pulu. Počelo je razdoblje vladavine Italije, koje će ubrzo biti ispunjeno dramatičnim krešendom denacionalizacije, političkog bespravlja i fašističkih nasrtaja na (slavensko) hrvatsko stanovništvo i sve napredne ljude hrvatske ili talijanske narodnosti.

Nova je uprava u početku koristila arsenalska postrojenja i zaposleno radništvo za radove na popravku ratom oštećenih brodova, njihovu pretvaranju u mirnodopske, za dokovanje savezničkih brodova i raznih drugih plovnih objekata. Međutim, uskoro dolazi do masovnog otpuštanja radnika, što je u gradu, čije su obitelji većinom živjele od rada u arsenalu, izazvalo ne samo gospodarsku krizu već i žestoku opoziciju. Policijski izvještaji iz toga doba govore o dvije tisuće nezaposlenih koji svoje nezadovoljstvo iskazuju okupljanjem u "boljševičkom" i "crvenom" Radničkom domu -

Camera del lavoro (godine 1921. bilo je već 12000 upisanih članova) i vode “boljševičku propagandu”. Iako su kao glavni protivnici talijanske vlasti istaknuti “slavo-comunisti”, među njima je bilo i dosta Talijana.

Veliki ratni arsenal, koji je pridonosio jačanju nekadašnje austrijske flote i njezinu prestižu na Jadranu, postao je Italiji suvišan teret. Vlast je, osim toga, bila izložena nasrtajima predstavnika privatnog kapitala koji je otvoreno optužuju za nesposobnost da ekonomično upravlja arsenalom i obuzda istupe nezadovoljnih i ugroženih radnika. Rezultat toga pritiska bila je podjela (godine 1921.) starog Pomorskog arsenala na dva dijela: brodogradilište na otoku Uljaniku, koje je otad djelovalo kao akcionarsko društvo (Cantieri Navale Scoglio Olivi), i arsenal na kopnenom dijelu uz obalu, koji je zadržala mornarica. Dionički je kapital varirao: u početku je iznosio relativno visoku svotu od 5000000 lira, da bi kasnije bio smanjen na 3700000, zatim udvostručen (7500000) i na kraju sveden na 4500000 lira. Novi su poslodavci smanjili opseg i izmijenili strukturu radova. Posljednje novogradnje bile su mali putnički motorni brod “Spiro Xydias”, jedan parni (“Carmen”) i jedan motorni (“Palestina” od 2800 tona nosivosti), teretni brod. Usporedno sa smanjivanjem proizvodnje smanjivao se i broj zaposlenih: svi radnici s deset i više godina staža bili su odmah umirovljeni, a kasnije dolaze i nova otpuštanja, osobito onih radnika koji su osumnjičeni zbog svoje nacionalne (Hrvati) ili napredne orijentacije (Hrvati i Talijani). Broj zaposlenih u brodogradilištu opao je na 150 osoba.

SREDNJE EUROPSKE VOJNOPOMORSKE SNAGE NA MEDITERANU

Austro-Ugarska imala je u početku samo nekoliko malih jedrenjaka (brikova i goleta) s oko 300 mornara i tridesetak oficira. Brodovi su bili stacionirani u Trstu i u Hrvatskom primorju. Od te tršćanske mornarice razvila se nešto jača flota tek poslije pada Mletačke Republike. Tada je tršćanska mornarica spojena s ostacima mletačke mornarice, preuzeti su svi uređaji u Veneciji, a primljen je i onaj dio mletačkih mornara, podoficira i oficira koji nisu napustili Veneciju. Središte nove mornarice premješteno je iz Trsta u Veneciju, gdje se nalazio arsenal s dugom tradicijom i iskusnim radnicima. Flota je imala tada samo nekoliko fregata, brikova, goleta i manjih jedrenjaka, jer je Francuska prije predaje Venecije Austriji prisvojila gotovo sav mletački mornarički materijal.

Prva uredba o organizaciji austrijske mornarice objelodanjena je 1802., a bečko ministarstvo rata tada je privremeno nazvano Ministarstvo rata i mornarice na čelu s ministrom nadvojvodom Karlom. Međutim, ta se austrijsko-mletačka mornarica održala samo 7 godina, jer je 1805. Austrija izgubila Veneciju i Dalmaciju. Veneciju s većim dijelom brodova i posada prisvojila je Napoleonova kraljevina Italija, mletačko-francuska mornarica službeno se nazivala talijanskom mornaricom, a brodovi su plovili pod posebnom talijanskom zastavom. Njoj se 1810. pridružili brodovi iz Trsta, Kraljevice i nekih dalmatinskih luka, koji su vijorili francusku zastavu, ali ni ta mornarica nije imala vremena da se razvije. Austrija je 1806. ponovo organizirala neznatnu mornaricu u Trstu, ali je i ona 1809. pripada Francuskoj. U francuskoj mornarici bilo je mnogo naših posada. U viškom boju 1811. sudjelovala je u francuskoj eskadri jedna fregata sa zapovjednikom i posadom iz Boke Kotorske.

Austrija je 1814. ponovno zaposjela Veneciju, Istru, Hrvatsko primorje i Dalmaciju i opet naslijedila sve što je preostalo na tom teritoriju: arsenal u Veneciji, neke mornaričke postaje na otocima i na kopnu te veći dio posada. Od tada se austrijska mornarica razvijala nesmetano 104 godine, u početku sporije, a kasnije sve brže, prema političkoj situaciji.

Iako je austrijska mornarica naslijedila znatnu količinu materijala i mnogo osoblja, nije ih dovoljno iskoristila donekle zbog nedostatka novca, ali više zbog neshvaćanja važnosti mora, pomorstva i mornarice u bečkim krugovima. U Veneciji je zatečeno nekoliko linijskih brodova u gradnji, ili čak pred dovršenjem i opremom., ali ni oni nisu dovršeni ni opremljeni i istrunuli su na vlakama ili u luci. Flota je tada raspolagala samo sa 3 fregate, 8 brikova i goleta, te oko 30 posve malih jedrenjaka. Tek 1824. mornarica je dobila svoju samostalnu organizaciju i upravu. Starješinsko osoblje bilo je sastavljeno uglavnom od Mlečana, Istrana i Dalmatinaca, a mornari su bili većinom iz Istre, Hrvatskog primorja, Dalmacije, Dubrovnika i Boke Kotorske. Sve te posade nisu uživale povjerenje Beča, gdje se nije shvaćao ni zadatak flote. Smatralo se da je u malom Jadranu dostatna mala flota s malim brodovima. Do 1840. mornarica je životarila s jedinom zadaćom da štiti plovidbu u Jadranu i ponekad u Levantu. Pojedini brodovi plovili su vodama Levanta, a po koji je brod zaplovio i na dulje krstarenje radi kakve političke misije. Manja eskadra krstarila je povremeno Jadranom s bazom u Visu.

Prvi parni brodovi za suradnju s ratnim jedrenjacima, sagrađeni su ipak razmjerno rano, iako u malom broju. Prvi ratni parobrod na Jadranu Maria-Anna od 500 t s bočnim kotačima, sagrađen je 1834. u Kraljevici, ali prvi veći parni ratni brod (fregata) sagrađen je tek 1848. u UK. Stanje se mornarice nešto poboljšalo poslije sudjelovanja jedne eskadre fregata i korveta u englesko-tursko-austrijskoj oružanoj intervenciji u Siriji protiv egipatskog vladara Mehmed Alije.

Krupne promjene u austrijskoj mornarici izazvao je ustanak u Veneciji 1848-49., u kojemu je sudjelovao i znatan dio mornarice. Drugi dio mornarice iz Pule blokirao je Veneciju. Posljedice su ustanka bile da je u austrijskoj mornarici prestao pretežni mletački utjecaj, a u Beču je shvaćena važnost flote i mornarici su odobrena veća financijska sredstva. Kopnene ustanove premještene su

iz Venecije u Trst i najviše u Pulu, gdje je 1856. osnovan veliki mornarički arsenal koji će se uskoro uvrstiti u najaktivnija brodogradilišta u Europi. Do početka prvog svjetskog rata izgrađena su u Arsenalu 2 bojna broda, 1 oklopni krstaš, 5 krstarica, 4 torpiljarke i 2 podmornice. Broj utvrda koje brane grad su povećane sa 6 1986. godine na 28 1910. godine. Na njima se 1915. godine nalazilo 562 topa, 86 mitraljeza, 1410 časnika i 51840 vojnika. Kako se već tada slutilo da će se Venecija izgubiti, sve više se izgrađivala baza u Puli i na uštrb Trsta, koji je bio manje pogodan za ratnu luku. Pula se osim toga nalazila na pogodnom položaju gotovo u sredini Jadranskog mora. Na Boku Kotorsku se nije pomišljalo jer je bila blizu crnogorska granica, a Tivat se mogao gađati s Lovčena.

Pošto je za rata 1859. ušla u Jadran jedna francuska eskadra parnih fregata i linijskih brodova, koja je iz uporišta u Malom Lošinjju blokirala Veneciju i druge luke, napala Zadar i zavladała čitavim Jadranom, konačno su bečki krugovi osjetili nemoć austrijske mornarice. K tome se od malobrojnih i slabih brodova veći dio zatekao u Veneciji i bio blokirao. Austrijska flota zbog toga nije mogla poduzeti nikakvu djelatnost. Međutim, na Jadranu se pojavila i nova mornarica ujedinjene kraljevine Italije. Nova situacija prisilila je Austriju da brzo izgradi novu ratnu mornaricu. Za nekoliko godina, poslije 1860. izgrađena je flota novih parnih oklopnjača, a u neke starije jedrenjake ugrađeni su parni strojevi. Općenito se čitava mornarica modernizirala i dosta brzo uvrstila u red većih svjetskih flota. Već u ratu protiv Danske iskazala se 1864. jača vrijednost austrijskih brodova prodorom veće eskadre na Sjeverno more i u okršaju kod Helgolanda. Za rata protiv Italije mornarica je u viškom boju 1866. istakla svoju snagu, stekla svjetski ugled i stvorila pogodne uvjete za daljnji razvoj.

Najveća zasluga za razvoj austro-ugarske flote pripadala je komandantu flote admiralu Tegetthoffu, koji je postavljen na čelo mornarice 1868. Njegovim autoritetom reorganizirana je mornarica, koja je tad bila u ruci komandanta mornarice. Počela se graditi moderna flota prema flotnom programu za period od 15 godina. Međutim, čelični brodski trupovi, parni pogon, oklop i snažnija artiljerija toliko su poskupili modernizaciju da je ponovno stagnirao razvoj flote. Kad su 1880-98. kazamatni brodovi zastarjeli, izrađeno je 5 oklopnjača, 1 oklopni krstaš, 4 krstarice, 7 malih razarača i 64 torpiljarke različitih veličina. Ipak su svi brodovi bili manji i slabiji od brodova iste klase drugih mornarica. Uskoro su 1880. razoružane dubrovačke utvrde, a zatim i šibenska. Međutim, mornarica je iz svojih sredstava 1882-83. modernizirala tvrđavu sv. Nikole pred Šibenikom, naoružala ju je s nekoliko teških, ali starijih topova. U Puli su dograđene utvrde 1880., a pomorska fronta Boke Kotorske pojačana je 1883.

Nove ideje o pomorskom ratu utjecale su, osobito između 1898. i 1913., na ubrzanu izgradnju flota. Poslije 1913. austro-ugarska mornarica se ponovo ubrajala u pomorsku velesilu i izbila je na 7. mjesto, iza britanske, njemačke, američke, francuske, japanske i talijanske flote. Najprije su se izgradile 3 oklopnjače od 8000 i 10 000 t, 2 oklopna krstaša, 12 razarača i 36 torpiljarki, a poslije 1907. slijedila su 3 predrednota od 14000 t. Prva tri bojna broda (drednota) od 20 000 t počela su se graditi 1910. bez propisanog odobrenja s formalnog zakonskog gledišta, na temelju neposredne pogodbe između komandanta mornarice i industrije. Takav je postupak bio moguć zbog neobične organizacije mornaričke uprave na vrhu.

Mornaricom je zapovijedao komandant mornarice, koji je istodobno bio i načelnik mornaričkog odjela ministarstva rata u Beču. Pošto je zapovjednik mornarice 1913. premjestio svoje sjedište u Pulu, u Beču je ostao samo pomoćnik, kao šef mornaričkog odjela. Komandant mornarice je bio ovlašten da u ime ministra rata, kao njegov pomoćnik i zamjenik, samostalno donosi sve odluke za mornarički resor. Takvo je rješenje bilo nađeno zbog posebnih ustavnih prilika, jer je organizacija mornaričke uprave izvršena poslije 1867., kad su već bili regulirani odnosi između dvaju dijelova dvojne monarhije, i kad više nije bilo moguće osnovati zajedničko ministarstvo mornarice. Zapovjednik mornarice bio je u rangu ministra, branio je mornarički budžet u parlamentu i imao pravo neposrednog sporazuma s ministrima drugih resora i carskim vojnim uredom; mogao je

samostalno predlagati odluke vladaru. Ministar rata imao je samo formalnu ustavnu odgovornost za rad mornarice pred pojedinim delegacijama.

Zbog takve organizacije na vrhu, flotni program ustavno je odobren tek naknadno. Programom je bila predviđena gradnja 4 bojna broda (drednota), 4 brze krstarice, 6 razarača, 27 torpiljarki i više manjih brodova. Novi "Program 1914", koji je predviđao gradnju od još 4 bojna broda od 24 000 t s topovima od 350 mm, 4 krstarice od 4800 t s topovima od 150 mm, 6 velikih razarača i seriju većih podmornica, nije ni započet, osim podmornica koje su se 1914. gradile u Kielu, ali ih je Njemačka nakon objave Prvoga svjetskog rata uvrstila u svoju mornaricu.

Austro-ugarska mornarica je mnogo važnosti polagala torpednim jedinicama i torpedima. Torpedo je izumio Riječanin Luppis-Vukić i na Rijeci je sagrađena prva tvornica torpeda na svijetu. Obrana luka uvelike se oslanjala na podmorske mine, koje su bile prilično primitivne, ali jeftine. Stoga su se mogle izrađivati u većoj množini. Nedostatak im je bio što su se za nevremena često otkidale od sidra i lutale površinom Jadrana. Opasnost od lutajućih mina, u početku Prvoga svjetskog rata, izazivala je proteste tada još neutralne Italije.

Usporedo s izgradnjom flote proširena je i mornarička organizacija, ali je za razliku od većine drugih mornarica, ostala ograničena samo na jednu središnju ratnu luku u Puli, dok su ostale zadržale samo karakter uporišta bez većih postrojenja. Mornarica je, osobito 1912., zahtijevala da se bolje utvrdi Šibenik. 1914. bilo je u tu svrhu predviđeno 5 milijuna kruna, ali do rata nije ništa urađeno. Generalštab je u svojim obrambenim planovima razmatrao mogućnost desanata neprijateljskih trupa na ušću Neretve, u Rijeci dubrovačkoj, u Župskom zaljevu (između Srebrenog i Cavtata) računajući da bi se tako mogla ugroziti fronta prema Crnoj Gori. Stoga je u Beču izražena želja da se utvrdi ušće Neretve, zaljev Neum-Klek i da se za obranu upotrijebe torpiljarke. Mornarica je zbog toga predložila da se prokopa stonska prevlaka i tako olakša prolazak torpiljarki između Kleka i Dubrovnika, da se utvrde Srđ i Brgat i postave obalske baterije između rta Pelegrina (kod Kupara) i rta Zazupca (kod Cavtata), ali do 1914. ni tu nije urađeno gotovo ništa.

Međutim, flota se postepeno pojačavala. Do početka rata bila su dovršena 3 drednota od 20 300 t, koji su ipak bili slabiji od modernih bojnih brodova drugih država. Oni su bili osobito osjetljivi na podvodne pogotke. Četvrti brod Szent Istvan dovršen je u rijeci tek u ljetu 1915. Tri predrednota klase Radetzky od 14 500 t dovršena su 3-4 godine prije početka rata, a 3 oklopnjače klase Erzherzog Karl od 10 000 t bile su 1914. u službi već 7-8 godina. Tri još starije oklopnjače klase Habsburg bile su posve zastarjele; one su neposredno prije rata donekle modernizirane, osim Babenberga. Svi ostali veći brodovi bili su još stariji. Svi su austro-ugarski brodovi bili naoružani torpednim cijevima i torpedima (noviji sa 3-4 podvodne cijevi, a stariji sa 2-3 nadvodne) i svi su imali i 14-20 topova malog kalibra (47 ili 66 mm).

U početku rata 1914. bile su raspoložive samo 2 moderne krstarice (Saida i Admiral Spaun). Druge dvije (Helgoland i Novara) dovršene su ubrzo poslije početka rata. Krstarice su bile vrlo brze, a oklopni pojas od 60 mm i oklopna paluba od 20 mm pružali su im dobru otpornost. Međutim, topovi su bili premaleni, kalibra od 100 mm, kad su talijanske krstarice pa čak i neki razarači bili naoružani topovima od 120 mm i 150 mm. Potkraj rata pomišljalo se da se krstarice prenaoružaju sa 5 topova od 150 mm, ali ni ta namjera nije izvršena. Ostale krstarice nisu imale dovoljnu brzinu i bile su posve zastarjele.

Decembra 1914. godine Francuzi planiraju prepad podmornicom na austro-ugarske bojne brodove u pulskom sidrištu. Francuski oklopni krstaš Jules Michelet doteglio je podmornicu Curie do otoka Palagruže, odakle je nastavila samostalnu plovidbu do pulske luke gdje je roneći na dubini od oko 20 metara zapela u protupodmorničke mreže i bila zarobljena.

Razarači, zapravo poveće torpiljarke, dijelile su se u tri tipa. Šest razarača od 800 t tipa Tatra dovršeno je neposredno prije rata. Odmah u početku pokazali su se nedostaci na strojevima, ali su brzo ispravljani. Brzina od 32,5 uzla bila je dobra, ali nedostatak je bila artiljerija dvaju kalibara (2 topa od 100 mm i 6 topova od 66 mm). U toku rata izgrađena su u Kraljevici još 4 takva razarača.

Od 12 manjih razarača (400 t, 28 uzla), prvi je (Huszar) bio izgrađen u UK, a ostali u Trstu i u Rijeci. Trinaesti (Warasdiner), dovršen u Trstu za Kinu, nije upućen na Daleki istok, već je i on uvršten u ovu grupu. Od 7 još manjih razarača najbolji je bio Magnet od 500 t. Bile su to zapravo topovnjače ili spore torpiljarke, pred rat stare 18-26 godina.

Torpiljarke su se međusobno razlikovale i mogle podijeliti u pet grupa. Najmodernije od 250 t s brzinom od 28 uzla sagrađene su u Trstu, Rijeci i Monfalconeu. Do 1914. dovršeno je prvih 6 (74 T-79 t), a iduća 21 još se dovršavala. Riječke torpiljarke (82F - 97F) čekale su nove turbine, jer se na naručene u UK nije više moglo računati. Posljednje 3 iz Manfalconea (98M-100M) dovršene su još kasnije. Iz druge grupe od 24 torpiljarke (tip Kaiman od 200 t) prva je bila sagrađena u UK, 13 u Trstu i 10 u Rijeci. One su bile preslabo naoružane torpedima. Treća grupa od 12 obalnih torpiljarki (od 10 t) s pogonom samo na loživo ulje, bile su 1914. stare samo 4 godine. One su dostizale brzinu od 26-28 uzla. Četvrta grupa od 6 torpiljarki (od 107-130 t) bile su 1914. stare 16 godina. Peta grupa obuhvaćala je 19 zastarjelih torpiljarki (tip Schichau od 78 t) koje su izgrađene 1885-1900. i upotrebljavale su se samo za lokalne potrebe.

U proljeće 1915. godine pristigle su željeznicom u Pulu prve njemačke podmornice. Obalne podmornice ušle su djelomice u sastav austro-ugarske flote a od velikih je podmornica 1915. godine formirana Sredozemna podmornička flotila s bazom u Puli. Podmornice su bile različitih tipova. Prve dvije (U1 i U2), sagrađene u pulskom arsenalu, jedva su se mogle upotrijebiti za uzgredne zadatke. Dvije podmornice njemačkog tipa Germania (U3 i U4) sagrađene su Kielu. Dvije tipa Holland (U5 i U6) izgradila je tvornica torpeda u Rijeci (njima su za rata izmijenjeni motori). Jednu podmornicu tipa Holland, koju je sagrađila riječka tvornica torpeda i prodala, preuzela je austro-ugarska mornarica za mobilizacije i uvrstila je u svoju flotu kao U12. Pet najnovijih podmornica, koje su se 1914. gradile u Kielu, Nijemci nisu više htjeli predati Austro-Ugarskoj, ali su poslije 1915. poslali u zamjenu nekoliko novih podmornica malog tipa, koje su dopremljene u Pulu u rastavljenom stanju. Austro-ugarska mornarica je, dakle, 1914. raspolagala samo sa 7 podmornica.

Pomorsko zrakoplovstvo, kao novo oružje na moru, organizirano je u Austro-Ugarskoj vrlo rano. Najprije je, poslije 1911., uređena hidroavionska postaja na otočiću Sv. Katarina u pulskoj luci. Ona se od 1914. razvila u pravu hidroavionsku bazu. Nakon toga izgrađena je manja školska stanica na otočiću Kozada u Fažanskom kanalu. Do 1913. mornarica je iskušavala hidroavione Donnet-Leveque, Curtis, Sanchez-Besa, uz aparate bečke tvornice Lohner i vlastite proizvodnje iz pulskog arsenala. Pred rat 1914. svi su ratni hidroavioni bili iz tvornice Lohner s motorima od 100-120 KS. Međutim, 1915. stigla je iz iste tvornice serija većih hidroaviona (L 40 - L 49) s motorima od 150 KS. Austro-ugarski hidroavioni u usporedbi sa sličnim aparatima drugih mornarica bili su savršeniji i mogli su se odmah u početku rata korisno upotrebljavati za izviđanje.

Riječna ratna flotila raspolagala je sa 6 monitora, od kojih su 1914. bila samo 2 (Bodrog i Temes) novija od 20 godina. Monitor Enns nije 1914. bio još dovršen, a gradnja još jednog monitora bila je odobrena 1914. iz izvanrednog kredita. U floti je bilo još nekoliko patrolnih brodova, tegljača i treglenica.

Veći dio austro-ugarskih ratnih brodova izgradio je Stabilimento tecnico Triestino u Trstu i Cantieri navale di Monfalcone u Monfalconeu (Tržiču). U Trstu su izrađene i parne turbine od 20 000 KS za krstarice tipa Admiral Spaun i od 25 000 KS za bojne brodove klase Tegetthoff. Mlado brodogradilište u Monfalconeu gradilo je samo brodske trupove bez strojeva. Brodogradilište,

tvornica strojeva i vagona Ganz & Comp. Danubius na Rijeci bila je malena i nije mogla graditi veće brodove osim razarača i torpiljarki. U želji da i to mađarsko poduzeće sudjeluje u gradnjama iz kredita od 312 milijuna kruna, odobrenog 1910., u Rijeci se, unatoč velikim teškoćama i uz golem uloženi kapital, brodogradilište vrlo naglo proširilo, tako da je ubrzo moglo graditi 6 razarača tipa Tatra, 2 krstarice (Helgoland i Novara) te konačno i najmoderniji bojni brod Szent Istvan. Radi rasterećenja riječkog pogona premještena je gradnja torpednih jedinica u Kraljevicu, a strojevi i oprema za brodove riječkog i kraljevičkog brodogradilišta izrađivali su se u budimpeštanskom Danubius. Kao pomoć korišteno je i brodogradilište u Malom Lošinjju.

Manje brodove gradio je i Stabilimento Lazarus u riječkoj luci, a podmornice tvornica torpeda Whitehead & Co. u Rijeci i Germania Werfte u Kiel-Gaardenu. Općenito se mnogo i sve više pazilo na raspored gradnje i na podjelu odobrenih kredita između austrijske i mađarske industrije.

Riječne monitore i patrolne brodove gradili su Stabilimento tecnico Triestino u svojoj podružnici u Linzu, Danubius u Budimpešti te druge austrijske i mađarske tvornice.

Od mornaričkih ustanova na kopnu najvažniji je bio pomorski arsenal u Puli, i u isto vrijeme brodogradilište i centralna ustanova za tehničku opskrbu mornarice s artiljerijskim i torpednim radionicama, sa 4 vlake, 4 velika i nekoliko manjih plovnih dokova, 2000 stalnih radnika i oko 3000 nadničara. Kao pomoćna arsenalska ustanova djelovala je Munijska radionica Vallengunga. U Puli su bili još: Pomorsko-tehnički odbor, Građevinski zavod, Hidrografski ured, Mornarička bolnica, Opskrbni zavod (s tvornicom odjeće i obuće), Mornarički evidencijski ured i dr.

U Trstu je bio Tehnički ured za nadzor tršćanskih i tržičkih brodogradilišta i tvornica, te manji odred mornara. U Tivtu je bila mala arsenalska podružnica s građevinskim odsjekom. U Budimpešti je bila baza riječne ratne flotile. Jedan detašman mornara nalazio se u Pekingu za obranu poslanstva, a odred mornara s jednom starom krstaricom (Kaiserin Elizabeth) bio je u Tientsinu u Kini za zaštitu malog teritorija austro-ugarske koncesije. Tri minarska zapovjedništva bila su u Puli, Šibeniku i Kumboru.

Školstvo je bilo dobro i razgranjeno. Pomorska vojna akademija u Rijeci imala je oko 180 pitomaca. Od vremena do vremena, a posljednjih godina stalno, održavala se u Puli, na jednom od školskih brodova Škola za pomorske aspirante. U Puli je bila i škola za doškolovanje kadeta na rasporemljenoj oklopnjači Custozza, i škola za intendantske pripravnike na lučkom brodu Bellona. U Puli je na kopnu bila strojarska škola s oko 650 pitomaca u 3 godišta i artiljerijska škola s višim i nižim kursovima za oficire i podoficire, a bili su joj dodijeljeni školski brodovi i hulk Adria. Minarska i torpedna škola bile su organizirane kao komande brodova na hulkovima Gamma i Alpha s dodijeljenim školskim brodovima, torpiljarkama i minonoscima. U Šibeniku je bila Brodarska podoficirska škola sa dva lučka broda Schwarzenberg i Donau, a u posljednje vrijeme i sa zgradom na kopnu na rtu Kulina u Mandalini. Veći broj drugih kursova održavao se na lučkim brodovima i hulkovima, kao npr. kursovi za usavršavanje podoficira, za đake nautičare, za podoficire disciplinsko-administrativne grane, zdravstvene, opskrbne i kuharske grane te ronilački, signalno-kormilarski i drugi tečajevi. Čitava organizacija bila je ustrojena po francuskim i engleskim načelima, osobito po francuskom sistemu, djelomice još od 1814.

Mornarica je 1913. imala oko 18 000 mornara, podoficira i oficira. Brojno stanje se 1914. povećalo na 20 000, a nakon mobilizacije na 33 750 ljudi. Kako su se u mornaricu radi što bržeg povećanja uzimali i obveznici iz unutrašnjosti, broj Austrijanaca, Mađara, Čeha, Slovaka, Rumunja i dr. naglo je rastao prema ljudstvu iz obalnih područja. Potkraj rata broj Jugoslavena nije dostizao ni 1/3. Nakon početka rata bio je formiran prvi pomorski bataljun radi pojačanja pulske obrane, a do proljeća 1915. bila su uspostavljena još 2 bataljuna.

Trgovačka mornarica imala je sredinom 1914. ukupno 445 parobroda većih od 100 t, s ukupno 1 055 750 brt. Većina brodova bila je u trenutku mobilizacije izvan domovine. Koristeći se odredbama o indultu, prema VI. haškoj konvenciji od 1907., koja je većinom bila primijenjena na austro-ugarske brodove, kao što su je i austro-ugarske vlasti primjenjivale, osobito prema engleskim brodovima, vratio se dio trgovačkih brodova u domaće luke. Tako su konačno poslije početka rata 2/3 ukupne tonaže brodova duge plovidbe bile u domaćim vodama. Međutim, austro-ugarska mornarica je vrlo malo koristila svoje trgovačke brodove u ratne svrhe. Mnogo je brodova bilo u zaklonu u Prukljanskom jezeru, Novigradskom moru, u Bakru i u drugim lukama. Tek mnogo kasnije opremili su se i naoružavali manji trgovački brodovi obalne plovidbe za protupodmorničku borbu i za osiguranje pomorskog prometa.

U 11 sati 31. listopada 1918. godine na admiralskom bojnom brodu *Viribus Unitis* u pulskoj luci je admiral Miklos Horthy predao austrougarsku flotu admiralu Janku Vukoviću predstavniku Narodnog vijeća SHS kao najviše političko predstavništvo jugoslavenskih naroda u Austro-Ugarskoj. U atmosferi rasula talijanski su diverzanti u noći 31. listopada potopili *Viribus Unitis* sa 250 mornara i admiralom Jankom Vukovićem. Talijani su okupirali Pulu 5. studenog 1918. godine a rapalskim je ugovorom iz 1920. godine grad Pula pripao Italiji.

Pobuna mornara u Boki Kotorskoj

Već 1917. godine zabilježene su demonstracije mornara u ratnim lukama Austro-ugarske. U Puli su se iskazali protu ratni protesti a bilo je i dezerterstva. Veliki štrajk 11000 radnika arsenala koji su tražili primirje, veće plaće i bolju prehranu izbio je 1918. godine. Iz Kumbora je u Brindisi prebjegla posada hidroaviona K-307. Iz Šibenika je u Italiju prebjegla torpiljarka T-11. Mornari František Kautzky (Čeh) i Ljubomir Kraus (Hrvat) pokušali su bijeg iz Pule torpiljarkom T-80, ali su izdani te osuđeni na smrt i streljani. Podržavajući radničke nemire, mornari s ratnih brodova *Erzherzog*, *Prinz Eugen* i *Aspern*, otkazivali su poslušnost zapovjedništvu. Zbog neposluha su kažnjeni dugogodišnjim zatvorskim kaznama 35 pripadnika Hidrobaze. Zbog besmislenih produljenja ratnih operacija, sve lošijih uvjet života, teškog položaja slavenskih narodnosti, te odjeka oktobarske revolucije, nemiri su se širili.

U početku 1918. godine u Boki Kotorskoj su se nalazili ovi austrougarski ratni brodovi: oklopnjača *Monarch*, oklopni krstaši *Sankt Georg* i *Kaiser Karl VI*, *Krstarice Helgoland*, *Kaiser Franz Joseph I*, *Novara*, i *Saida*, razarači *Balaton*, *Orjen*, *Tatra*, *Csepel*, *Warasdiner*, *Dinara*, *Scharfschutze* i *Huszar*. Osim toga bilo je još 18 torpiljarki, 3 njemačke i nekoliko austrougarskih podmornica, zatim pomoćni brodovi: brod radiona *Gee*, stara oklopnjača *Kronprinz Erzherzog Rudolf* za obranu ulaza u zaljev, brod-vojnara *Kaiser Max* i *Tivtu*, brod radiona *Cyclop* i tegljač *Buffel* također u *Tivtu*. U Kumboru je bilo nekoliko izviđačkih aviona. U mornaričkom arsenalu u *Tivtu* je radilo oko 300 radnika. U *Đenovićima* se nalazila podmornička baza. U Boki Kotorskoj je bilo na početku 1918. godine oko 6000 pripadnika kopnene vojske. Flotom je zapovijedao kontraadmiral Aleksander Hansa sa oklopnog krstaša *Sankt Georg*, a bio je izravno podčinjen zapovjedništvu ratne mornarice u Puli.

Pobuna mornara u Boki Kotorskoj počela je u podne 1. veljače 1918. godine na brodovima *Sankt Georg* i *Gea*. Mornari su preuzeli komandu a carske oficire na čelu sa kontraadmiralom Aleksanderom Hansom internirali u brodskim kabinama. Na čelu pobune su bili František Raš (izvan broda), Anton Grabar, Dane Tadić, Leo Lelas, Krsto Knežević, Mijo Vidak, Mate Ostojić, Rudolf Kreibach, Ivan Vnuk i Franc Gallet, svi sa komandnog broda *Sankt Georg*. Topovskim je plotunom spriječeno isplavlivanje razarača *Csepel*, a red su održavale naoružane patrole koje su kružile čamcima oko zatečenih brodova i na kopnu. Međutim zbog niza propusta vodstva pobune uglavnom zbog toga što su komunikacije i dalje bile pod nadzorom službenih vlasti, i odlučnosti vlasti da i oružanom silom spriječe ustanike u ostvarenju nauma, makar i po cijenu potapljanja

većine brodova, te lukavim vođenjem pregovora u cilju dobivanja u vremenu, ustanak je pomalo jenjavao. Jedna struja ustanika je zastupala ideju da zaposjednuti brodovi isplove i pridruže se silama Antante dok je druga tražila da brodovi ostanu u Boki. Zapovjedništvo je 2. veljače uputilo ultimatum pobunjenim mornarima, zapovjedilo evakuaciju civilnog pučanstva a njemačkim podmornicama naložilo potapljanje brodova Gea i Sankt Georg. Određeno je da se nepoverljive jedinice koje su uglavnom činili Hrvati, zamijene mađarskim i njemačkim jedinicama. Ujutro 3. veljače u Boku je uplovio ratni sastav od 3 bojna broda, 4 razarača i 8 torpiljarki, što je omogućilo da carski oficiri preuzmu vlast na zaposjednutim brodovima.

Nakon sloma pobune, vojne su vlasti uhitile oko 800 mornara i podoficira a pred vojni sud u Kotoru izvedeno je 40 najistaknutijih sudionika pobune. Na smrt strijeljanjem su kao vođe pobune osuđeni na prijekom vojno m sudu Slovak František Raš i Hrvati Anton Grabar, Jerko Šižgorić i Mate Brničević, a smaknuće je izvršeno 11. veljače u Škaljarima krak Kotora. Franc Bajželj je osuđen na 10 godina robije a L. Szekacs na 5 godina robije. Pred redovnim vojnim sudom bilo je optuženo 386 mornara i podoficira. Od toga je 48% bilo južnoslavenskog podrijetla, 20% talijanskog, 13% Čeha i Slovaka, 10% Nijemaca, te oko 8% Mađara, a ostalo su bili Poljaci, Rumunji i Ukrajinci. Pobuna mornara je uz ostale pokrete na istočnoj obali Jadranskog mora pridonijela produbljivanju krize i ubrzala slom Austro-Ugarske.

Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije ratni brodovi su prema odredbama mirovnog ugovora u Saint Germainu 10.9.1919. predani Saveznicima. Italija je dobila 2 krstarice i 7 razarača, Francuska 1 krstaricu i 1 razarač, Grčka 1 razarač i 4 torpiljarke od 250 t, Rumunjska 10 torpiljarki od 250 t i 3 riječna monitora, Portugal 5 torpiljarki, Jugoslavija 8 torpiljarki od 250 t, 4 torpiljarke od 200 t i 4 riječna monitora. Svi su ostali brodovi podijeljeni između Francuske, Italije i Ujedinjenog Kraljevstva.

ZAKLJUČAK

Slomom Austro-Ugarske Monarhije i propašću njene vojno-pomorske snage, zatvara se zacrtani vremenski okvir istraživanja, a ujedno završava jedno burno razdoblje ogromnih pregnuća, nezamislivih kretanja, uspona i padova nepreglednih masa zatečenih ljudi, vrijeme strahovitih obmana, lažnih nada, velikih prijevara, dubokih razočaranja, kukavnih samozavaravanja, neopisivih patnji, užasnih bolova i rana na tijelima i dušama ljudi, nezapamćenih materijalnih razaranja, neutemeljenih želja i propalih ambicija, ukratko, jedno golemo "mrtvo more". Međutim, u svemu tome su utkana i mnoga nova otkrića i saznanja kao zalag napretka i mogućnosti budućeg razvoja, jedno "mrtvo more" kao zgusnuta budućnost, ponor prošlosti i ishodište budućnosti, ali bez jamstva da se jednom dogođeno neće ponoviti u nekom sličnom ili drugačijem obliku, možda i gore?

Istraživači su tijekom rada bili svjesni osjetljivosti javnosti na ocjene vezane uz doživljaje i osjećaje proizišle iz promjena u načinima života pojedinaca i raznorodnih zajednica, te nemogućnosti jednostavnog pridjeljivanja jednoznačnih predznaka kakvoće sa stajališta svih sudionika i promatrača nekog povijesnog međudjelovanja. Mnogi primjeri ukazuju na subjektivne, pristrane, iracionalne i posve oprečne ocjene istih razdoblja i procesa od strane pojedinaca i zajednica koje su na različite načine i sa različitim interesima sudjelovali u zbivanjima.

Međudjelovanja ljudskih zajednica, raznorodnih nužnošću karaktera strukturiranosti društva kroz dosadašnju historijsku zbilju, ontološki su utemeljeni procesi koji, empirijski potvrđeno, u svojoj cjelini kao i u pojedinim dijelovima, kao sami procesi i kao stanja rezultata u koje se procesi međudjelovanja opredmećuju kao u nešto dogođeno, podliježu procjenjivanjima i ocjenjivanjima s različitim motrišta, kako sudionika tako i ostalih promatrača. U bitnom su moguća dva osnovna pristupa problematici ocjenjivanja (koje je uvijek otvoreno ili prikriveno vrijednosno opredijeljeno) međudjelovanja raznorodnih ljudskih zajednica.

Prvi je empiricistički pristup, koji apriorno odriče mogućnost dolaženja do bilo kakvog konačnog, objektivnog rezultata koji bi u snazi svoje sintetizirajuće izvedbe nadilazio istinosnošću svaku pojedinu motrišnu sastavnicu ili njihov eklektički zbroj međusobno jednakovrijednih motrišta. Empiricistički pristup ujedno je, dakle, i agnosticistički, po njemu je objektivna istina iluzorna pretenzija uma što se avanturistički zalijeće u oblast njemu imanentno nedostižnog. Stoga u praksi ovog pristupa ostaje opis dogođenog ili događajućeg kao jedini realno moguć način teorijskog odnošenja. Ukoliko se s motrišta empiricističko-agnosticističkog pristupa pretendira na objektivnost rezultata (što je nužno ukoliko se uopće želi govoriti o znanstvenosti) onda se upada u prostu proturječnost svojatanja onoga čija se uopće mogućnost najprije principijelno negira.

Drugi mogući osnovni pristup jeste onaj s motrišta totaliteta. Po njemu je dolaženje do objektivne istine, ne samo moguće, nego i jedini rezultat koji osmišljava teorijsku djelatnost napose kao znanstvenu. Čemu nauka ukoliko spoznajnim procesom nije u stanju dokučiti objektivnu istinu? Uostalom, mogu argumentirati zagovornici ovog pristupa, empiricisti-agnosticisti također dolaze do nekog rezultata kojim moraju, barem implicite, pretendirati na istinitost, žele li uopće održati privid smisaonosti vlastitog djelovanja, pogotovo teži li ono kvalifikaciji znanstvenog djelovanja. Ukoliko se tvrdi da je objektivna istina nedostižna ljudskom umu, također se tvrdi nešto određeno a za to, konzekventno motrištu samih empiricista-agnosticista, nema principijelnog utemeljenja jer je istina načelno nedostižna. Prosto rečeno, kako s njihovog vlastitog motrišta dokazati da je tvrdnja o nedostižnosti objektivne istine objektivno istinita? Stoga se to nepovjerenje u istinosnu moć uma ukazuje kao puko apriorno tvrđenje, samopobijajuća se pretpostavka, koju je onda, ostajući na razini pretpostavke, bolje - plodnije i napokon realnije - zamijeniti onom o nepovjerenju u to nepovjerenje, dakle o umu kojem, kako u životu tako i u znanosti, istina ne samo da nije nedostižna,

već predstavlja proces što je, kako u svom spoznavalačkom izvođenju tako i u nužnoj i jedino smislenoj svrsi rezultata, sam način života uma.

Obračunavši na taj način s agnosticističkom komponentom prvog pristupa, drugom pristupu ostaje problem motrišta s kojeg se objektivna istina može doseći. Ukoliko, naime, empiricizam zakazuje (i) u proglašavanju svih pretendirajućih motrišta o nekom problemu jednakovrijednim, koji je to kriterij izdvajanja onog motrišta (ili povezane grupe motrišta) koje vodi do istinosnog rezultata? Tu postaje bjelodana metodološka nužnost privilegiranog motrišta za dosljednu provedbu drugog pristupa. Prije svega je jasno da pristup totaliteta ne bi mogao opravdati vlastiti naziv ukoliko ne bi pošao od prihvaćanja svih pretendirajućih motrišta. To prihvaćanje ne mora (a najčešće praktički i ne može) biti provedeno doslovno, već načelno, generalizacijom pretendirajućih (iskazanih i neiskazanih) motrišta do njihovih unutarnjih logika. Izvršenjem te faze zadatka već postaje očita empiricistička mistifikacija prijetnjom količine, jer umstvena redukcija (koju se mora razlikovati od samo kvantitativne redukcije kompleksiteta kojom operira teorija sistema), otkriva kako taj broj nikada nije, po bilo kom relevantnom pitanju, toliki kolikim se može učiniti. Apsolutnu granicu predstavlja ograničenje dano društvenom strukturom koja apstraktno zamislivu beskonačnost mogućih rješenja pojedinog problema svodi na zbiljnost podvedenosti određenom broju konkretnih protustavljenosti. Time se istovremeno otkriva subjekt čije je motrište privilegirano u smislu takve kvalitete pozicioniranosti u društvenoj strukturi, koja pozicioniranost snagom svoje objektivne kontekstualiziranosti, omogućava uvid što nosi karakter istinitosti. Mora se naglasiti da su rečenim date tek objektivne društveno-strukturalne uvjetovanosti detekcije (subjekta) privilegiranog motrišta, a da konačno operacionaliziranje uvijek mora računati s, do kraja nikad predskazivom, akcijom odgovarajuće subjektivne snage umstvenog djelovanja. Ako se postavi pitanje što činiti s ostalim-neprivilegiranim motrištima, odgovor leži u tome da se i ona, respektive i njihovi subjekti, kao također sastavnice totaliteta, ocjenjuju-objašnjavaju s privilegiranog motrišta.

Kada je riječ o konkretnom provedenom istraživanju međudjelovanja raznorodnih zajednica na odabranim primjerima, treba naglasiti da je isticanje neodoljive snage međudjelovanja kao apsolutne i sveprisutne pokretačke sile koja dovodi u doticaj pojedince i zajednice (uključivo njihove u bitnom suprotstavljene interese i ciljeve) pretpostavljeno u važnosti ocjenjivanju pojedinih međudjelovanja za koje se pokazalo kako se kreću u području znanstveno podređene kazuističnosti. Ipak, upravo iz istraživački preferirane makrosfere isijava dubinska, ali i najpraktičnija utjecajnost na dalekosežne promjene u životima svih onih koje su međudjelovanja makar i dotaknula.

Jedva je potrebno napominjati da su ograničenost raspoloživih sredstava i vremena, kao i samorazumljiva subjektivna analitička i sintetička ograničenost istraživača, uvjetovale i predmetno ograničavanje istraživanja, kako prostorno tako i obuhvaćenim razdobljem. Tu je svakako i ograničenost u predmnijevanoj prijemčivosti čitatelja za preopsežne prikaze. Zbog naznačenih ograničenosti neka su druga konkretna međudjelovanja u istraživanju samo nagoviještena u želji da se dočara vremenska neprekinutost i sva složenost povijesnih zbivanja. Bez obzira na sve objektivne i subjektivne nedostatke, koji se moraju imati na umu pri čitanju ovog teksta, namjera je bila da čitatelji iz priloženih materijala prepoznaju opće značenje, neizbježivosti, ljepote, neizvjesnosti i nužnosti međudjelovanja, promatrane uz odmak koji omogućuje da se iracionalizmi reakcionarnopolitički zasnovanih frustracija mogu zanemariti da bi se eklatantnije prepoznali pozitivni uplivi u procesu sveukupnog materijalnog i duhovnog napretka. U svim su promatranim međudjelovanjima neki pojedinci i neke zajednice, htjeli ili nehtjeli to priznati i prihvatiti, nešto dobivali a nešto gubili, privremeno ili trajno, dajući ponajčešće svemu tome i emocijama intenzivirane interpretacije sasvim iracionalnog karaktera, s namjerom zaštite svoje samostojnosti i osjećaja vlastite povijesne važnosti. Sveukupnost međudjelovanja (neizbježivih već samim tim što su se dogodila), međutim, u svojim krajnjim rezultatima, prema iskustvu istraživača proizišlom iz

rada na priloženom materijalu, jeste neprijeporan dobitak za cjelokupnu uljudbu, predstavljajući jedini ambijent (iako polaganog ipak) neupitnog napretka.

Neki aspekti interpretacija međudjelovanja raznorodnih zajednica, naravno, idu i za prikrivanjem pravih motiva o čemu se mora povesti računa u proučavanju već ranije probranih povijesnih podataka o djelovanju nekih snaga promjena. S tim u vezi može se zamijetiti i da se jačina prisilnih međudjelovanja odražava, između ostalog, na snagu otpora nametnutim a neprimjerenim promjenama. Težnja za vlastitim osjećajem stečene samobitnosti, kao neugasle i opravdane potrebe, vjerojatno povijesno i psihosocijalno posve utemeljene, dovodi do umanjivanja, gdjegdje i poništavanja, rezultata nastalih međudjelovanjem raznorodnih zajednica. Očito je na djelu idealistički pathos narcisoidne identitetne strukture koja pod vidom zbiljnosti projicira imaginarijum potpune izdvojenosti vlastitog pozitivnog udjela u proizvođenju povijesnog dijela, u kontrapunktnu poziciju prema isto toliko nezbiljski izoliranim, vrijednosno negativno ocjenjenim rezultatima istog procesa, što se neopozivošću apriorističkog diktuma pripisuje sudionicima u međudjelovanjima koji ne pripadaju odnosnoj zajednici. Pri tome se, samorazumljivo, uopće ne mora ni s pozitivne ni s negativne strane, raditi o onome dogođenome, već može, što je čest slučaj, biti riječ tek o pustoju uobrazilji sobom opsjednutog identiteta.

Ali lukavstvo povijesnog uma, upravo sudbinskom neumitnošću, ispunjava proces međudjelovanja i sadržajima koji se na čvrstom tlu socijeteta reflektiraju pomaljanjem na pozornici snaga, društvenom pozicioniranošću usmjerenih, pače prinuđenih na rastvarajuće djelovanje prema, tradicijom armiranom, čeliku zatvorskih rešetki status quo-a. Niti nametanje po svaku cijenu proste neproduktivne quazi-komunikacije ne može zaustaviti procese slobodnog produktivnog međudjelovanja. Konzervatizam njegovih graditelja i ne htijući, misleći raditi na učvršćivanju do ovjekovječenja zgrade hermetizma egoističkog interesa, baca u arenu istinske davateljke energije povijesnog stvaranja, radničku klasu, koja, napose na područjima koja neposredno tretira ovo istraživanje, od težaka na škrtom tlu i sitnih stočara, preko zanatlija i manufakturnih majstora parcijalne izrade, izrasta, postupnim napredovanjem industrijalizacije i razvojem tehnike, u divovsku silu svestrano modernizirajućeg međudjelovanja sa socijalno-klasnim istovrsnicima na Mediteranu i Srednjoj Europi, pa i Svijeta. Ta će sila, u svom praktičnom prevrednovanju svih tradicionalnih povijesnih vrijednosti sa, samo sebi svojstvenog, zbiljski humanističkog motrišta, ostvariti i opće uvjete onih ekonomsko-političkih sustava koji će, kao najviše civilizacijske stečevine dosadašnjeg tijeka povijesti, karakterom svog međudjelovanja, donijeti, između ostalog, po prvi put razdoblje gotovo polustoljetnog mira i progresa što će omogućiti dobitnici toga dara, Europi, da se epitetom stara dama napokon jednom okiti i praksom same životne stvarnosti, temeljem ostvarenosti, a ne samo jalovom teorijom puste misli, beztemeljnošću čežnje u oblacima trebanja. Generalizira li se, pak, na razinu zajednice ne toliko društveno-dubinskog već izvedenijeg karaktera, zalazi se u područje otvorenosti upravo djetinjoj hirovitosti interpretacija povijesti, poglavito vlastite situiranosti u njoj. Ako se i zanemari problem legitimiranosti govorenja u ime naroda, u ime nacije, znanosti nedostojno lamentiranje iskazuje sasvim nedozrele kriterije vrednovanja čitavih razdoblja dogođenog međudjelovanja metodologijom koja, polazeći od predrasuda bornirane svakodnevice, servira okrivljenje sviju i svakoga (ali jedino dosljedno uvijek drugoga, pa i sebe samo kao drugoga) umjesto samokritičkog suočavanja s (u bitnim uvijek poopćivim) strukturnim ograničenjima koja, u svom razvitku, postavlja otuđena zbilja. Stoga se protagonisti takvog pristupa uvijek u čudu kada im povremeni bljeskovi lucidnog intervala otvore oči za najbjelodaniju činjenicu da otuđenjem okovana zbilja međudjelovanja mora u otuđenju održati okovano međudjelovanje sa baš svakim «vanjskim», «drugim» u odnosu na vlastitu zajednicu, ma kakve mu predznake «civilizacijskih» etiketiranja lijepila uobrazilja nestvarnog kompleksa projiciranog na plan «toliko voljene zajednice».

U pogledu razmatranja pojedinačnih sudbina uvjetovanih međudjelovanjima, koje pitanje mi je toliko niti strože povijesno koliko uže individualno-humanističko s primjesama možda i

umjetničkog u prepoznavanju ljudskih uspona i padova u svjetlu osjećajnosti i razboritosti, ovi su materijali, sukladno zamisli o njihovoj naravi, da li samo najgrublji obris. U svojoj nevidljivosti na prvi pogled, za potrebu postojanja same znanosti upravo u takvoj svojoj neprozirnosti, duboki konstitutivni uzroci svega što se u međudjelovanju i kroz njega manifestiraju, bukte silinom sveopćeg demiurga svojom strukturalnom, a ne uže egzistencijalističkom prirodom. Što više, područje uže egzistencijalističkog predstavlja u perspektivi pretendiranja na područje prvorazrednog znanstvenog interesa, samo žalosnu pseudokonkretnost ili konkretnost promašene ambijentalnosti. Jer sfera znanosti je primarno sfera suštinskog u kojem je ono pojavno sadržano u skraćenoj šifri umstvenog posredovanja, ali sadržano u totalitetu svoje pojmovne, pa u tom bitnom smislu i egzistencijalne relevancije. Konzekventno tome, u ovom se istraživanju nisu posebno obrađivale niti promjene što su ih međudjelovanja raznorodnih zajednica proizvela u svakidašnjem životu, mada je iz svih priloga bjelodano, kao što je i na razini običnog promatrača potpuno evidentno, da su promjene u graditeljstvu, arhitekturi, načinu života, običajima, gospodarenju, umjetnosti, kulturi, obrazovanju, oblačenju, modi, športu o društvenim odnosima i svjetonazoru da se i ne govori, upravo goleme, svemijenjajuće i sveprisutne gdje god su, neumitnošću smjene prošlosti budućnošću, prodirale silnice međudjelovanja.

Pogovor – «Bonaca»/»zatišje pred buru»

«Bonaca» je drugi pojam, iskustveni slijednik, koji je uz «mrtva mora», vezan za doživljaje prividnog smiraja i spokoja na moru nastao tradicionalno na obalama Mediterana sa višeslojnim značenjima koja premašuju samo kolokvijalne i fizikalne sadržaje. Za ljude od osjećaja i iskustva «bonaca» ne znači trajno smirenje, zastoje sila prirode, gubitak dinamike, mogućnost opuštanja, nego je uz sve ostalo, ujedno i najsuspregnutiji izraz snage koja u sebi prikriva sva dotadanja međudjelovanja i sve zamislive i nezamislive nadolazeće posljedice pod prividom tišine pred neku novu buru. «Bonaca» je, poput duginog traga koji je nakon biblijskog potopa navjestio božju odluku da takve pogubne kazne više neće biti. «Bonaca» je općenito prepoznatljiv obećavajući znak naklonosti prirode prema ljudskom rodu, odmor za posustale i prilika za poduzetne, i nikako se ne može poistovjetiti sa »zatišjem pred buru«. »Zatišje pred buru» je isto stanje mira koje se susreće na Mediteranu, ali prepuno naslućenih opasnosti, potmulih prijetnji, suspregnutih opomena i upozorenja da se nikada ne smije bezbrižno prepustiti zavodljivim stanjima kratkotrajnog prividnog smiraja, kojega u stvarnosti nema, niti ga može biti.

U vrijeme olujnih nevremena na moru je malo tako poželjnih pojava kao što su «bonace». «Bonace» nude očekivani smiraj i odmor, završetak kušnji za brodove i mornare, prestanak borbi s razbješnelim silama prirode. U vrijeme jedrenjaka «bonaca» su značile kraj iskušenja ali i zastoje, plutanje na moru bez vjetra, opasnost nenapredovanja, nerad i očaj mornara, nadu u nailazak skorog vjetra, ukazujući na to da se nijedno poznato stanje ne može jednoznačno vrjednovati od slučaja do slučaja, s obzirom na promjenljivost ljudskih potreba i očekivanja u prostoru i vremenu.

Iskustvo uči da «bonace», «zatišja pred buru», kao ni «mrtva mora» ni oluje ni tornada, ne traju zauvijek, ali ostavljaju duboke tragove i dugo se pamte.